f. Bayer 3129 m

Geschäfts-Bericht

der Direction

der

Pfälzischen Ludwigsbahn

für das Verwaltungsjahr 1862/63

erstattet an die

Generalversammlung der Actionäre,

zu Ludwigshafen am Rhein,

am 22. December 1863.

Buchdruckerei von J. Baur in Ludwigshafen am Rhein.

1863.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Digitized by Google

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

Geschäfts-Bericht

der Direction

der

Pfälzischen Ludwigsbahn

für das Verwaltungsjahr 1862/63,

erstattet an die

Generalversammlung der Actionäre,

zu Ludwigshafen am Rhein,

am 22. December 1863.

Buchdruckerei von J. Baur in Ludwigshafen am Rhein.
1863.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniß.

Einleitung über den Stand des Unternehmens im Allgemeinen . . . . Seite V

I. **Stand des Actien- und Prioritäts-Capitals** (mit Tabelle über die Amortisation des Letzteren) . . . . . „ XIV

II. **Bau.**

1. Bau-Ausführung à conto des Anlage-Capitals.
   - A. Aeltere Linien . . . . . „ XVII
   - B. Neue Linien:
     - a) Speyer-Germersheim . . . . . „ XXIII
     - b) Homburg-St. Ingbert . . . . . „ XXIV

2. Bau-Ausführung à conto des Betriebes . . . . . „ XXV

III. **Betrieb.**

1. Allgemeines . . . . . „ XXVI
2. Haupt-Ergebnisse . . . . . „ XXXII
3. Einnahme und Verkehr
   - a) Personen-Verkehr . . . . . „ XXXIV
   - b) Güter-Verkehr . . . . . „ XXXIV
   - c) Kohlen-Verkehr . . . . . „ XXXV
   - d) Gepäck- und Equipagen-Transport . . . . . „ XXXVI
   - e) Vieh-Transport . . . . . „ XXXVII

4. Ausgaben . . . . . „ XXXVII
5. Finanz-Ergebniß . . . . . „ XXXVIII
6. Reservefonds:
   - a) Reservefond für eventuelle Zuschüsse des Staates . . . . . „ XXXIX
   - b) Erneuerungsfond des Oberbaues und der Transportmittel . . . . . „ XXXIX

7. Fahrdienst und Transportmittel . . . . . „ XL
8. Personal . . . . . „ XLII
9. Chronologische Zusammenstellung der Länge, Anlagekosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse.

IV. **Vier und vierzig Rechnungs-Beilagen und statistische Uebersichten, welche auf Seite XII. näher verzeichnet sind.**

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Einleitung.

Wenn im Geschäfts-Berichte vom vorigen Jahre berichtet ist, daß das Verwaltungsjahr 1861/62 sich durch einen außerordentlichen Aufschwung des Verkehres in allen Transportgattungen ausgezeichnet habe, so wird es nur mit Befriedigung vernommen werden können, daß sich in dem Verwaltungsjahre 1862/63, über dessen Resultate wir in gegenwärtigem Geschäftsberichte nach Vorschrift der Satzungen Rechenschaft abzulegen haben, in sämmtlichen Verkehrszweigen abermals eine erhebliche Zunahme kund gegeben hat.

Es sind nämlich im Jahre 1862/63, das ist in dem Zeitraume vom 1. October 1862 bis zum 30. September 1863, im Ganzen befördert worden:

1,054,905 Personen,
4,619,900 Pfd. Reisegepäck,
7,859,174 Ctr. Güter,
9,398,661 Ctr. Kohlen,
77,403 Stück Vieh.

Dieses wahrhaft glänzende Transport-Ergebniß, an welchem sowohl der interne, als auch der nach allen Richtungen hin ausgedehnte directe Verkehr betheiligt erscheint, zeigt gegen das bezügliche Ergebniß des Vorjahres

im Personenverkehre eine Zunahme von 5,07 Procent,
im Reisegepäckverkehre eine Zunahme von 1,76 Procent,
im Güterverkehre eine Zunahme von 6,79 Procent,
im Kohlenverkehre eine Zunahme von 7,40 Procent,
im Viehverkehre eine Zunahme von 2,30 Procent.

Wie man sieht, fällt die größte Zunahme gerade auf die wichtigsten Verkehrszweige, die schon seit Jahren eine constante Progression nachweisen. Das gesammte Transportquantum an Gütern und Kohlen erreichte im Jahre 1862/63 die beträchtliche Höhe von mehr denn

17¼ Millionen Centnern,

und ist sonach gestiegen

gegen 1861/62 um 1,148,353 Centner oder 7,13 Procent,
gegen 1860/61 um 3,935,549 Centner oder 30,13 Procent,
gegen 1859/60 um 5,222,983 Centner oder 43,40 Procent.

Digitized by Google

Diese höchst erfreuliche Thatsache liefert neuerdings den Beweis, daß die Grundlagen unserer Verkehrsverhältnisse, welche theils in der Productionskraft des eigenen Bahngebietes, theils in der günstigen Lage unserer Bahnen an den bayerischen und preußischen Kohlenrevieren beruhen, sich einer stets wachsenden Ergiebigkeit zu erfreuen haben und daß dieselben durch die bestehenden Concurrenzbestrebungen unserer Nachbarbahnen und der Rheinstraße insbesondere hinsichtlich der Ruhrkohle in keiner Weise erschüttert werden konnten.

Allerdings haben diese Concurrenzbestrebungen uns in die unabweisliche Nothwendigkeit versetzt, namhafte Frachtreductionen eintreten zu lassen, was die natürliche Folge hatte, daß die beträchtliche Erhöhung der Verkehrs-Masse an Gütern und Kohlen nicht eine gleichmäßige Steigerung des Erträgnisses veranlassen konnte, indem die Letztere gegen das Vorjahr im Ganzen nur 1,09 Procent, gegen das Jahr 1860/61 aber 2,64 Procent beträgt.

Allein die von uns erwartete und vorhergesagte Folge dieser Frachtreductionen, welche ohnedies mit Rücksicht auf die Ausdehnung des Verkehres nach entfernteren Gebieten und die billigen Anforderungen der Industrie nicht länger zu verschieben waren, ist in der That eingetreten, indem der Verkehr trotz der sehr scharf auftretenden Mitbewerbung anderer Bahnen auf unseren Linien nicht nur erhalten, sondern ganz erklecklich gesteigert worden ist.

Ein einmal an andere Bahnen übergegangener, beziehungsweise verlorener Verkehrs-Theil läßt sich oft gar nicht mehr oder doch nur schwer wieder zurückerobern und es mußte daher unsere Aufgabe sein, durch rechtzeitig eingeführte und nach einem wirthschaftlich zulässigen Maaße gegriffene Fracht-Ermäßigungen jene Verkehrs-Verluste nicht nur von vornherein abzuwenden, sondern auch die durch billigere Tarife entstehenden Ertrags-Ausfälle durch vermehrte Transporte thunlichst auszugleichen. Das Ergebniß des Jahres 1862/63 dürfte uns das Zeugniß geben, daß wir diese Aufgabe im wohlverstandenen Interesse unserer Bahn zu lösen gewußt haben.

Die nachfolgenden Durchschnittszahlen vom Ertrage eines Centners geben ein anschauliches Bild der seit Jahren stattgefundenen Fracht-Ermäßigungen.

1 Centner Gut hat ertragen:

1862/63	in allen	Classen	zusammen	5,09	Kreuzer,
1861/62	„	„	„	5,43	„
1860/61	„	„	„	6,43	„
1859/60	„	„	„	7,63	„

Auf diese progressive Ertrags-Minderung wirkte indeß der Stein-Transport wesentlich ein, da derselbe, begreiflicher Weise zu geringen Frachtsätzen, eine große Ausdehnung gewonnen hat.

1 Centner Kohlen hat ertragen:

1862/63	. . . . .	5,83	Kreuzer,
1861/62	. . . . .	6,28	„
1860/61	. . . . .	6,78	„
1859/60	. . . . .	7,42	„

Es ist zu hoffen, daß wir im Stande sein werden, die Güterfrachten in der jetzigen Höhe zu erhalten, während die Einführung des Ein-Pfennig-Tarifs (0,29 kr. per Centner und Meile) für Kohlen auf unseren Nachbarbahnen und die Mitbewerbung der Ruhrkohle in den Industriebezirken von Baden, Württemberg, dem Elsaß und der Schweiz uns nöthigen wird, vom 1. Februar ab Transit-Sätze für Kohlen nach Ludwigshafen, Speyer, Weißenburg und Maximilians-Au einzuführen, welche auf der gleichen Taxbasis, nämlich 1 pr. Pf. per Centner und Meile und 1 Thlr. Expeditionsgebühr per 100 Centner beruhen.

Digitized by Google

Damit werden wir indeß an der Grenzlinie der Tax-Ermäßigungen für Kohlen angekommen sein und es wird mit Sicherheit angenommen werden können, daß diese Frachterleichterung in Verbindung mit den durch die königl. preußische Bergwerksverwaltung gleichzeitig zugestandenen und vertragsmäßig festgestellten Kohlenpreisermäßigungen eine weitere Entwickelung des Kohlenverkehrs bewirken werde, welche unser Transportquantum an Kohlen vielleicht schon im Laufe dieses Jahres auf den Höhepunkt von 12 Millionen Centnern führen, gleichzeitig aber auch eine beträchtliche Mehrung des Ertrags veranlassen dürfte.

Auch der Personenverkehr hat sich sowohl in Hinsicht auf Frequenz, als auch auf Geldertrag ansehnlich gehoben, insbesondere dadurch, daß der größere Reiseverkehr unsere Linien in vermehrtem Maaße benützt hat, was auch durch die Ergebnisse des Gepäck-Transportes bestätigt wird.

Bei diesen günstigen Verhältnissen befinden wir uns abermals in der erfreulichen Lage, nach Berichtigung der laufenden Zinsen des Actiencapitals von 4 Procent, sowie der Zinsen des Prioritäts-Capitals, des Aufwandes für die vertragsmäßige Amortisirung des Letzteren und der Convertirungskosten, endlich nach Rücklage von 1 Procent an den Reserve- beziehungsweise Erneuerungsfond den Actionären eine Dividende von weiteren 5 Procent nebst einem Restbetrag von fl. 31687. 39 kr. zur Verfügung zu stellen.

Der gegenwärtige Geschäftsbericht enthält in seinen besonderen Abtheilungen das vollständige Material zur näheren Beurtheilung sämmtlicher Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, weßhalb wir unter Hinweis hierauf lediglich im Allgemeinen constatiren wollen, daß der Zustand unseres Unternehmens überall ein erfreulicher ist und daß der Ausblick in die Zukunft nichts Beunruhigendes hat, sondern nur eine noch ergiebigere Entfaltung des Verkehrs verheißen kann, zumal wenn unsere Verbindungen mit den mittel- und süddeutschen Bahnen vollendet und durch zweckmäßige Organisirung der durch sie vermittelten Verkehrsbeziehungen gehörig entwickelt sein werden.

Diese wichtigen Verbindungen sollen, wie bereits in den Geschäftsberichten pro 1860/61 und 1861/62 des Näheren erörtert ist, durch die Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim mit der Heidelberg-Würzburger Bahn, sowie durch die Winden-Karlsruher Bahn hergestellt werden.

Was nun die Verbindung bei Mannheim betrifft, so ist zwar durch eine auf gemeinschaftliche Kosten der Badischen und Pfälzischen Bahnverwaltungen hergestellte Traject-Anstalt für Eisenbahnwagen dem dringendsten Bedürfnisse abgeholfen.

Allein diese Anstalt, welche seit dem 8. Januar d. J. im Betriebe steht und inhaltlich des pag. XXXII gegenwärtigen Berichtes gegebenen Ausweises ein sehr beachtenswerthes Resultat geliefert hat, ist immerhin nur ein mit manchen Mängeln behaftetes Provisorium, das im beiderseitigen Interesse sobald als nur immer möglich durch die definitive Eisenbahnbrücke ersetzt werden sollte.

Ueber den Stand des Ludwigshafen-Mannheimer Brückenbaues, beziehungsweise über die wahrhaft unbegreifliche Verzögerung dieser wichtigen Angelegenheit halten wir uns verpflichtet, hier einige Aufschlüsse zu ertheilen.

Die von den betheiligten hohen Staatsregierungen bestellte gemeinschaftliche Brückenbau-Commission hat dem ihr gewordenen Auftrage gemäß den Gegenstand unterm 9. und 10. Juli 1862 in Verhandlung genommen und hat sich über einen Entwurf der zu erbauenden Brücke mit den beiderseitigen Verbindungsbahnen geeiniget, der den betheiligten Regierungen sofort zur Genehmigung vorgelegt und der von den bayerischen Behörden, sowie sicherem Vernehmen nach auch von dem Gemeinderathe und der Handelskammer von Mannheim gutgeheißen worden ist.

Gleichwohl scheint dieses Project nicht allen Interessen in Mannheim entsprochen zu haben; eine beträchtliche Zahl neuer Projecte tauchte dortselbst alsbald auf, die sich bei der badischen Staatsregierung Geltung

Digitized by Google

zu verschaffen suchte; neue technische Untersuchungen wurden von badischer Seite angeordnet und das Resultat von Alledem ist gewesen, daß uns erst im Juli dieses Jahres, somit nach Ablauf eines vollen Jahres nach Vorlage des Entwurfes der gemeinschaftlichen Brückenbau-Commission die erste officielle Erklärung von Seite der großherzoglich badischen Regierung über die Brückenbau-Angelegenheit zugestellt worden ist, welche das Commissionsproject im Wesentlichen verwirft und neue Vorschläge aufstellt.

Diese neuen Vorschläge der großherzoglich badischen Regierung haben wir einer genauen und eingehenden Prüfung unterstellt, die uns zu der Ueberzeugung führte, daß dieselben von unserer Seite unmöglich Annahme finden können, indem das neueste badische Project einerseits den Hauptzweck der Brücke in Hinsicht auf den Eisenbahnverkehr den vermeintlichen Local-Interessen Mannheims unterordnet und jedenfalls nicht genugsam berücksichtiget, anderseits aber für das linke Ufer und insbesondere für unseren Handelsplatz Ludwigshafen eine Situation schaffen würde, welche den gesammten Verkehr mit Nothwendigkeit auf das rechte Ufer drängt und unseren Platz gänzlich trocken zu legen droht.

Unter diesen Verhältnissen sind unsere Bedenken gewiß materiell gerechtfertigt; sie sind indeß auch formell begründet, indem der von den betheiligten Regierungen abgeschlossene Staatsvertrag vom 27. Januar 1862, welcher die Grundlage unserer Unterhandlungen zu bilden hat, in der Einleitung als ersten Zweck des Brückenbaues

„die Erleichterung des Verkehres zwischen den Eisenbahnen der Pfalz und den badischen „Staatsbahnen"

ausdrücklich bezeichnet hat.

Diese klar und unzweifelhaft ausgesprochene Intention des Staatsvertrages werden wir bei den bezüglichen Verhandlungen um so mehr festhalten müssen, als wir es begreiflicher Weise in erster Linie mit der Vertretung der Eisenbahn-Interessen zu thun haben.

Die Bedeutung der Stadt Mannheim für die Pfalz haben wir indeß niemals verkannt und sind wir auch bei dieser Gelegenheit gerne bereit gewesen, den Interessen Mannheims in Festhaltung unserer stets bewiesenen freundnachbarlichen Gesinnungen, thunlichst entgegen zu kommen. Wir haben deßhalb bereits im August d. J. Gegenvorschläge gemacht, welche einen vermittelnden Charakter tragen und welche nicht verfehlen werden, in Kürze eine Verständigung über den Brückenbau herbeizuführen, wenn man auch in Mannheim und in Carlsruhe so billig sein wird, die Bedeutung der Pfalz und ihrer Bahnen für Mannheim und die badischen Verkehrslinien nach ihrem wahren Werthe anzuerkennen.

Sollte sich diese Hoffnung gleichwohl als eine trügerische erweisen, so müßten wir freilich zu unserem Bedauern unsere Blicke nach einer anderen Rheinübergangsstelle richten, um die directe Verbindung mit dem nördlichen Theile der bayerischen Staatsbahnen und dem mitteldeutschen Eisenbahnnetze auf kürzestem Wege zu erreichen.

Was die Verbindung der Pfälzischen Bahnen mit dem süddeutschen Bahnnetze anlangt, so sind wir in der angenehmen Lage zu berichten, daß die Bahnstrecke von Winden bis an den Rhein bei Maximiliansau im Anfange des nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden kann und daß damit zugleich das letzte Glied der großen und ziemlich geraden Verkehrslinie von Winden bis Nördlingen eingefügt sein wird, nachdem die Strecken Maxau-Carlsruhe, sodann Durlach-Pforzheim-Mühlacker, endlich Aalen-Nördlingen bereits im Laufe des letzten Jahres eröffnet worden sind.

Diese Verbindung wird für die Verkehrsrichtung von Osten nach Westen eine beträchtliche Abkürzung gewähren und insbesondere eine wesentliche Erleichterung für den Güter- und Kohlenverkehr herbeiführen, so daß auf eine Zunahme der bezüglichen Transporte zu Gunsten der Maxbahn, wie nicht minder der Ludwigsbahn mit Sicherheit wird gerechnet werden können. Aber auch den Local-Interessen der an Naturschönheiten und Producten aller Art so reichen und stark bevölkerten Gebirgsgegend von

Digitized by Google

Edenkoben bis Landau und Bergzabern einerseits und der Stadt Carlsruhe anderseits wird diese Verbindung neue Wege des Wechselverkehres und des gegenseitigen Wohlstandes eröffnen, damit aber auch den betheiligten Bahnen einen neuen Factor der Rentabilität hinzufügen.

Leider wird die Eröffnung der Verhandlungen wegen Herstellung einer von den betheiligten Bahnverwaltungen gemeinsam zu erbauenden Eisenbahn-Schiffbrücke bei Maxau von der badischen Regierung noch immer verzögert, obwohl unsere hierauf bezüglichen Vorschläge bereits seit Längerem von den beiderseitigen Regierungen im Allgemeinen gutgeheißen und die Commissarien zur definitiven Ordnung des Gegenstandes von beiden Theilen seit Monaten designirt worden sind. Wenn hierdurch, wie es scheint, ein Druck auf unsere Entscheidung in der Ludwigshafen-Mannheimer Brückenfrage ausgeübt werden soll, so dürfte der beabsichtigte Zweck sicherlich nicht erreicht werden, indem eine Connexität beider Angelegenheiten in keiner Weise vorhanden liegt.

Nachdem überdies die bestehende Schiffbrücke bei Maxau auch für den Eisenbahnverkehr immerhin nothdürftig dienen kann, so wird der Schaden für die diesseitigen Strecken nicht sehr groß sein, da die Transporte von der Pfalz nach Baden jene in umgekehrter Richtung in Maxau wie in Ludwigshafen notorisch um das Sechsfache übersteigen und die Ersteren unserer Linie unbedingt gesichert sind, so daß die von der großherzoglich badischen Regierung veranlaßten Zögerungen daher hier wie dort weitaus mehr die badischen Interessen in Nachtheil setzen können, als die pfälzischen.

Die diesseitige Verwaltung wird indeß in ihren Bemühungen, eine Verständigung über diese beiden wichtigen Angelegenheiten herbeizuführen, nicht ermüden und hofft im Geschäftsberichte des nächsten Jahres ein befriedigendes Ergebniß mittheilen zu können.

Die Thätigkeit der Direction, welche neben der allgemeinen Geschäftsführung und der Leitung des Betriebes sich vielfach mit den obenberührten Angelegenheiten beschäftigt sah, wurde außerdem durch den Vollzug der in den vorigjährigen Generalversammlungen gefaßten Beschlüsse über die Erbauung der nachbezeichneten vier Bahnen:

a) von Winden nach Maximiliansau,
b) von Speyer nach Germersheim,
c) von Neustadt nach Dürkheim,
d) von Homburg nach St. Ingbert

in Anspruch genommen und gestatten wir uns über den Stand dieser verschiedenen Bahnbauten in Kürze Bericht zu erstatten.

Bezüglich der Bahn von Winden nach dem Rheine bei Maximiliansau haben wir deren in Kürze bevorstehende Betriebs-Eröffnung bereits oben angezeigt. Da diese 2¼ Meilen lange Bahn à conto der pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft erbaut wird, so wird das Nähere über die Erbauung derselben in dem besonderen Geschäftsberichte dieser Bahn mitgetheilt werden.

Die Speyer-Germersheimer Bahn, deren Erbauung uns nebst der St. Ingberter Bahn bei Ertheilung der Brückenbau-Concession gegen vierprocentige Zinsgarantie und Prolongirung des Einlösungstermines auf weitere 25 Jahre, d. i. auf den 25. August 1899 zur Pflicht gemacht worden ist, konnte nach Vollendung der Grunderwerbs-Verhandlungen im Laufe des Frühjahrs auf den meisten Strecken in baulichen Angriff genommen werden und sind die Arbeiten nunmehr so weit vorangeschritten, daß wir diese Bahnstrecke wahrscheinlich gleichzeitig mit der Winden-Maxauer Linie zu Anfang des Jahres 1864 dem Betriebe übergeben können.

Die näheren Details über die Ausführung dieser Linie werden wir in dem Bauberichte hierunten folgen lassen.

Die Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn, welche nach den in vorigjähriger Generalversammlung gemachten Vorlagen durch eine besondere Actiengesellschaft unter unserer Leitung mit ausgeschiedenem

Digitized by Google

Rechnungswesen gebaut wird, konnte ebenfalls, nachdem die definitiven Baupläne von der königl. Staatsregierung genehmigt, die Grunderwerbung im Laufe des Sommers in befriedigender Weise durchgeführt und der Herbst des meistens aus Weinbergen bestehenden Terrains eingeheimst war, noch in Angriff genommen werden und wird Nichts versäumt, den Bau dieser schön situirten und im Hinblick auf die in Aussicht stehende Fortsetzung derselben, vielversprechenden Linie mit aller Energie zu betreiben und so rasch als thunlich zu Ende zu führen.

Was die Homburg-St. Ingberter Bahn anlangt, so sind die nöthigen technischen Aufnahmen behufs definitiver Feststellung der Trace und der Bauausführung seit einigen Monaten im Gange. Bei diesen Arbeiten wird auch eine Linie, welche Blieskastel in das Netz hereinziehen soll, nach den Wünschen der dortigen Bevölkerung in Betracht gezogen und wird das Ergebniß der bezüglichen Aufnahmen binnen Kurzem klar stellen, ob die letztere Linie mit Rücksicht auf die bereits fixirte Bausumme gewählt werden kann.

Jedenfalls hoffen wir mit diesen Vorarbeiten so frühzeitig fertig zu werden, daß wir im nächsten Frühjahre auch den Bau der St. Ingberter Bahn beginnen können.

Während auf diese Weise die obengenannten, von uns vertretenen Bahnprojecte einer glücklichen und raschen Realisirung entgegengehen, können wir von dem in unseren früheren Berichten schon mehrfach besprochenen Projecte der Alsenzbahn zur Zeit nicht gleich Erfreuliches berichten. Das provisorische Comité dieser Bahn hat sich zwar im Laufe dieses Jahres herbeigelassen, die Beihilfe unserer Verwaltung zur Erlangung der Bau-Concession und zur weiteren Ausführung nachzusuchen; wir glaubten auch in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Linie kein Bedenken tragen zu dürfen, diesem Ansinnen zu entsprechen und haben demzufolge durch eine unter Vorbehalt der Genehmigung der königl. Staatsregierung und der betreffenden Generalversammlungen mit dem provisorischen Comité abgeschlossene Uebereinkunft unsere Bereitwilligkeit ausgesprochen, den Bau und Betrieb der Alsenzbahn nach Analogie des mit der Neustadt-Dürkheimer Bahn bestehenden Verhältnisses zu übernehmen, vorausgesetzt, daß der Anschluß an die Rhein-Nahe-Bahn bei Münster a. St. gesichert und damit die staatliche Zinsgarantie in Gemäßheit des Gesetzes vom 10. November 1861, sowie die Ertheilung der Bau-Concession außer Zweifel gestellt sein würde. Die Genehmigung dieses Uebereinkommens durch die königl. Staatsregierung ist indeß bis jetzt nicht erfolgt, nachdem die mit der königl. preußischen Staatsregierung wegen des Anschlusses an die Rhein-Nahe-Bahn bei Münster a. St. gepflogenen Verhandlungen seither zu einem befriedigenden Ergebnisse nicht geführt haben.

Im Laufe des verflossenen Jahres ist in der Pfalz, sowie allenthalben eine beträchtliche Anzahl neuer Eisenbahn-Projecte aufgetaucht, über welche wir unser Gutachten abzugeben hatten. Die Verwaltung der pfälzischen Bahnen, im Bewußtsein ihrer Verpflichtung, die möglichen Vortheile und Nachtheile solcher neuen Bahnen auf's Sorgfältigste abzuwägen, hat diesen Bestrebungen gegenüber den Standpunkt eingenommen, alle jene Projecte, welche sich ohne Gefährdung der berechtigten Interessen und ohne positive finanzielle Opfer der älteren Bahnlinien durchführen lassen, bereitwilligst zu unterstützen und auf diese Weise die successive Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Pfalz nach einem rationell angelegten Plane in wirksamer Weise zu fördern.

Von solchen Anschauungen war unsere Verwaltung auch geleitet, als sie kürzlich auf von competenter Seite gestellte Anfrage erklärt hat, daß sie bereit sei, den Bau und Betrieb der von beiden Kammern des bayerischen Landtages zur Ausführung beantragten und zur Ertheilung einer Zinsgarantie von 4 pCt. empfohlenen Bahnen:

1) von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden bis an die Landesgrenze zum Anschluß an die projectirte Linie von da über Alzey nach Mainz;
2) von Dürkheim über Grünstadt bis an die Landesgrenze bei Monsheim zum Anschluß an die projectirte Linie von da über Alzey nach Bingen

Digitized by Google

auf den Grund des durch § 3 der betreffenden Gesellschafts-Satzungen statuirten Vorrechtes unter bestimmten Modalitäten sofort in die Hand zu nehmen, insofern

a) die Fortsetzung dieser Bahnen auf hessischem Gebiete in möglichst directer Richtung nach Mainz, beziehungsweise Bingen gesichert,

b) die von den königl. bayerischen Kammern des Landtages beantragte Zinsgarantie Allerhöchst genehmigt und gewährt,

c) die erforderliche Zustimmung durch die betheiligten Generalversammlungen der Actionäre ertheilt werden würde.

Die früher gegen die Kaiserslautern-Kirchheimbolanden-Mainzer Linie geäußerten und geltend gemachten Bedenken dürften zum Theile schon durch die Trajectanstalt in Ludwigshafen, jedenfalls aber mit Eröffnung der dortigen Eisenbahnbrücke und der Heidelberg-Würzburger Bahn beseitigt erscheinen und es möchte sich daher diese Bahn eventuell zur Uebernahme durch die Pfälzische Ludwigsbahngesellschaft als Zweigbahn mit ausgeschiedenem Rechnungswesen empfehlen lassen, da die durch sie erzielte Abkürzung für die Verkehrsrichtung nach Mainz und Frankfurt, so wie die berechtigten Local-Interessen der nordöstlichen Gegend der Pfalz allerdings in Betracht gezogen zu werden verdienen.

Die Dürkheim-Grünstadt-Monsheimer Bahn qualificirt sich indeß nach ihrer natürlichen Lage und Bedeutung ganz entschieden als eine Fortsetzung der bereits concessionirten und im Bau begriffenen Neustadt-Dürkheimer Bahn und wird daher auf Rechnung der bezüglichen Actiengesellschaft als integrirender Theil ohne Rechnungs-Ausscheidung, jedoch mit erweiterter Zinsgarantie für das Bau-Capital der neuen Linie zu erbauen sein.

Diese Bahn wird in ihrer Fortsetzung nach Bingen eine Abkürzung der linksrheinischen Linien von circa 10 bis 11 geometrischen Stunden herbeiführen, was ihr vorzugsweise den Charakter einer Transitbahn für den rheinischen Verkehr verleiht. Sie hat jedoch auch eine nicht zu unterschätzende locale Bedeutung, indem sie eine der gesegnetsten Gegenden Deutschlands in das Bahnnetz hereinzieht und in Verbindung mit der Maximiliansbahn die Pfalz von Norden nach Süden, von Monsheim bis Weißenburg beziehungsweise Maxau in einer Längenausdehnung von 28 bis 29 Stunden durchschneidet. Ueber beide Bahnprojecte sind Verhandlungen mit der königl. Staatsregierung im Gange, welche uns in den Stand setzen werden, nach genauen Vorstudien der betreffenden Richtungslinien unsere weiteren Beschlüsse zu fassen und unsere definitiven Anträge eintretenden Falles einer außerordentlichen Generalversammlung der Pfälzischen Ludwigsbahn bezw. Neustadt-Dürkheimer-Bahngesellschaft in Vorlage zu bringen.

Schließlich haben wir unter den wichtigeren, allgemeinen Angelegenheiten, welche wir in der Einleitung unseres Geschäftsberichtes darzulegen gewohnt sind, das seit Jahren besprochene Project der Hafenerweiterung in Ludwigshafen zu berühren, welches nach erzielter Verständigung über eine etwas beschränktere Ausführung nunmehr seiner Verwirklichung nahe gerückt ist. Auf den Wunsch der königl. bayerischen Staatsregierung ist nämlich von der Ausdehnung des Hafens in den Strom durch Vorrückung des Ufers auf die vertragsmäßig festgestellte Normallinie Abstand genommen und soll die Erweiterung lediglich in nördlicher Richtung erfolgen. Da durch diese Erweiterung des hiesigen Hafens die Ladlänge für die Eisenbahn immerhin noch um mehr als das Doppelte vergrößert und daher der von uns verfolgte Zweck einer Erleichterung des Verkehres zwischen Schifffahrt und Bahn im Wesentlichen erreicht wird, so haben wir keinen Anstand genommen, in Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 21. December 1860 einen Theil unseres an den Hafen grenzenden Grundeigenthums der königl. Staatsregierung zum Zwecke fraglicher Hafenerweiterung zur Verfügung zu stellen und zwar um so mehr, als uns der im früheren Vertrage in Aussicht genommene Geldaufwand von circa fl. 70,000 für Her-

Digitized by Google

stellung der Normaluferlinie des Rheines längs unseres Eigenthums nunmehr erspart bleibt. Nachdem die Ausschreibung der bezüglichen Bauarbeiten durch die königl. Staatsbaubehörde bereits erfolgt ist, so dürfen wir der sofortigen Ausführung dieses zum Nachtheile des Handelsplatzes Ludwigshafen und der allgemeinen Verkehrs-Interessen der Pfalz schon allzulange verzögerten Unternehmens nunmehr entgegensehen.

Aus obiger Darstellung des Standes der wichtigeren Angelegenheiten der Gesellschaft, läßt sich unschwer erkennen, daß die Thätigkeit der Direction in ungewöhnlichem Maaße in Anspruch genommen und daß es nur durch das pflichtgetreue und einträchtige Zusammenwirken der vorhandenen Arbeitskräfte möglich war, die sich ergebenden Geschäfte ordnungsmäßig zu erledigen. Unsere Hauptcasse hatte im Verwaltungsjahre 1862/63 außer den vier Hauptgeldrechnungen mit 21 Nebenrechnungen noch vier separate Baurechnungen für die neuen Bahnen im Ganzen mit 21,959 Belegen zu erstellen und hat mit allen diesen Rechnungen eine Gesammt-Einnahme von fl. 8,559,392. 3 kr. und eine Gesammt-Ausgabe von fl. 4,470,659. 49 kr. nachgewiesen.

Diese acht Geldrechnungen, sodann die Material- und Werkstätterechnungen, sowie das Hauptinventar sind der vorschriftsmäßigen primitiven Revision bereits unterlegen, wurden nach Maaßgabe des § 61 Ziff. 1 und § 55 Ziff. 3 der Satzungen durch den Ausschuß und den Verwaltungsrath geprüft und beschieden und liegen nunmehr der Generalversammlung zur Anerkennung vor.

Die Rechnungen pro 1861/62 sind im Laufe des verflossenen Sommers der Superrevision durch den hierher abgeordneten königl. Abrechnungscommissär des obersten Rechnungshofes in München unterstellt worden und kann es nur befriedigen, wenn unserem Rechnungswesen, sowie unserer Geschäftsführung im § 41 der Rechnungsdefinitiv-Beschlüsse nachstehende rühmliche Anerkennung zu Theil geworden ist:

„Zum Schlusse wird noch erwähnt, wie die vorstehenden Rechnungen im Allgemeinen mit muster-
„hafter Ordnung und Pünktlichkeit gestellt und belegt sind und die Resultate derselben das
„umsichtigste und erfolgreichste Wirken der Direction bekunden.“

Uebersicht der Beilagen, auf welche sich der Bericht bezieht.

Lit. A. Hauptrechnungs-Abschluß des Bau-Capitals der Pfälzischen Ludwigsbahn, dann der Speyer-Germersheimer und Homburg-St. Ingberter Bahn.
„ B. Hauptrechnungs-Abschluß des Betriebes.
„ C. Zusammenstellung der Hauptergebnisse des Betriebes.
„ D. Monatweise Uebersicht der Frequenz und Einnahme.
„ E. Stationsweise deßgleichen.
„ F. Uebersicht des Personenverkehrs nach Ankunfts- und Abgangs-Stationen.
„ Fa. Internationaler Personen- und Gepäck-Verkehr via Forbach.
„ Fb. Deßgleichen via Weißenburg.
„ Fc. Directer Personen- und Gepäckverkehr mit der badischen, Main-Neckar-, württembergischen und bayerischen Staatseisenbahn in der Richtung nach Baden.
„ Fd. Deßgleichen in der Richtung von Baden.
„ Fe. Directer Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen der rheinischen, pfälzischen und großherzoglich badischen Bahn.

Digitized by Google

Lit. G. Gesammtergebniß des Güterverkehres.
„ H. Monatweise Uebersicht des internen Güterverkehres.
„ I. Stationsweise deßgleichen.
„ K. Uebersicht des Güterverkehres nach Ankunfts- und Abgangs-Stationen.
„ Ka. Monatweise Uebersicht des internationalen Güterverkehres via Forbach mit der französischen Ost- und Westbahn.
„ Kb. Stationsweise Uebersicht deßgleichen.
„ Kc. Monatweise Uebersicht des rheinischen Verbands-Güterverkehres.
„ Kd. Stationsweise deßgleichen.
„ Ke. Monatweise Uebersicht des directen Güterverkehres mit der königl. sächsischen Staats-Eisenbahn und der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie via Mainz-Hof.
„ Kf. Stationsweise Uebersicht deßgleichen.
„ Kg. Monatweise Uebersicht des directen Güter-Verkehres mit der königl. bayerischen Staats-Eisenbahn via Mainz-Aschaffenburg.
„ Kh. Stationsweise deßgleichen.
„ Ki. Uebersicht des directen Güter-Verkehres mit der niederländischen Rhein-Eisenbahn.
„ Kk. Monatweise Uebersicht des directen Güter-Verkehres mit Berlin.
„ Kl. Stationsweise deßgleichen.
„ Km. Ergebniß des internationalen Güter-Verkehres im Rheinisch-Belgischen Eisenbahnverbande via Herbesthal.
„ Kn. Monatweise Uebersicht des Saarbrücken-Hessen-Pfälzischen Güter-Verkehres.
„ Ko. Stationsweise deßgleichen.
„ Kp. Monatweise Uebersicht des directen Güter-Verkehres mit der Hessischen Ludwigsbahn.
„ Kq. Stationsweise deßgleichen.
„ Kr. Ergebniß des internationalen Güter-Verkehres via Weißenburg mit der französischen Ost- und Westbahn.
„ Ks. Monatweise Uebersicht des Baden-Pfalz-Saarbrücker Güter-Verkehres.
„ Kt. Stationsweise deßgleichen.
„ Ku. Uebersicht des Güter-Verkehres im süddeutschen Verbande.
„ Kv. Uebersicht des Güter-Verkehres mit Cette und Marseille.
„ Kw. Uebersicht des Güter-Verkehres mit der Main-Weserbahn.
„ Kx. Monatweises Brutto-Ergebniß des Steinbruch-Betriebes.
„ Ky. Stationsweise deßgleichen.
„ L. Uebersicht der Vieh-Transporte.
„ M. Ergebniß des Kohlen-Verkehres.
„ N. Monatweise Uebersicht des Kohlen-Transportes.
„ O. Stationsweise deßgleichen.
„ P. Uebersicht der durch die Locomotiven zurückgelegten Nutzmeilen und des Material-Verbrauches.

Digitized by Google

I. Stand des Actien- und Prioritäts-Capitales.

Das Actien-Capital

ist im Jahre 1862/63 nicht vermehrt worden; dessen Stand ist daher der nämliche wie im vorigen Jahre, nämlich: 23,318 Stück Actien, à fl. 500, im Betrage von fl. 11,659,000.

Das Prioritäts-Capital

ist jedoch in Gemäßheit des Beschlusses der Generalversammlung der Actionäre vom 18. December 1861, der allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. Juni 1862, sowie des Beschlusses der Generalversammlung vom 22. December 1862 zum Zwecke der Erbauung

1) einer Eisenbahn vom Bahnhofe in Ludwigshafen an den Rhein und — in Gemeinschaft mit der großherzoglich badischen Staatsbahn — einer stehenden Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim zum Anschlusse an die jenseitigen Bahnen mit einem Kostenaufwande von . . . fl. 1,500,000,
2) einer Eisenbahn von Speyer nach Germersheim mit einem Kostenaufwande von . . . . . „ 1,000,000,
3) einer Eisenbahn von Homburg nach St. Ingbert (ohne Einrechnung eines eventuellen Staatszuschusses von fl. 180,000) mit einem Kostenaufwande von „ 920,000,

sonach im Ganzen um fl. 3,420,000

erhöht worden.

Zur Beschaffung dieses Gelddedarfes ist nämlich mit dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt am Main ein Prioritäts-Anlehen zu einem Zinsfuße von 4 Procent contrahirt worden, von welchem indeß vorerst nur der Bedarf für die Germersheimer und die St. Ingberter Bahn im Betrage von fl. 1,920,000 in Partial-Obligationen zu sehr günstigen Bedingungen begeben worden ist.

Ueber die vorschriftsmäßige Verwendung dieser Gelder und des Restes von dem V. Prioritäts-Anlehen wird in den betreffenden Baurechnungen, sowie an der geeigneten Stelle dieses Berichtes, der nähere Nachweis geliefert werden.

Die obligationsmäßige Rückzahlung von dem, nunmehr auf 4 Procent convertirten I., II. und III. Prioritäts-Anlehen ist auch im Jahre 1862/63 durch notarielle Verloosung vollzogen worden und sind die hierbei gezogenen Partial-Obligationen in den gelesensten Blättern mit dem Beifügen ausgeschrieben worden, daß vom 1. October 1863 ab die weitere Verzinsung dieser Obligationen aufhöre. Es sind nunmehr im Ganzen 383 Stück Partial-Obligationen mit einem Capitalbetrage von fl. 181,000 amortisirt, wornach sich der Stand der Prioritäts-Anlehen Nr. I., II. und III. auf 5907 Stück zu fl. 3,019,000 reducirt.

Die Amortisationen für das IV. Anlehen zu 4½ Procent werden erst im nächsten Jahre und für das V. und VI. Anlehen zu 4 Procent erst mit dem Jahre 1869 beginnen, sowie dies aus der Tabelle über den Stand und die successive Amortisation sämmtlicher Prioritäts-Anlehen hervorgeht, welche wir mit den erforderlichen Ergänzungen versehen, zur Erleichterung des Ueberblickes hier folgen lassen.

Digitized by Google

Tabelle

über den Stand und die successive Amortisation der Prioritäts-Anlehen der Pfälz. Ludwigsbahn.

Perioden der Rückzahlung.	I. Anlehen ad 2,000,000 fl. vom Jahr 1848, ursprünglich zu 5% im Jahre 1851/57 convertirt auf 4%.		II. Anlehen ad 500,000 fl. vom Jahr 1852, ursprünglich zu 5% im Jahre 1851/52 convertirt auf 4%.		III. Anlehen ad 700,000 fl. vom Jahr 1856, ursprünglich zu 5% im Jahre 1851/52 convertirt auf 4%.		IV. Anlehen ad 800,000 fl. vom Jahr 1858 zu 4½%.		V. Anlehen ad 900,000 fl. vom Jahr 1861 zu 4%.		VI. Anlehen ad 3,420,000 fl. vom Jahr 1862 zu 4%.		Total der Rückzahlung			Verminderung der Zinslast von 5 zu 5 Jahren.
	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	im Ganzen	
1854 bis 1858	11,000	55,000	2,750	13,750	—	—	—	—	—	—	—	—	13,750	68,750	68,750	2,750
1859 „ 1863	14,000	70,000	3,500	17,500	4,900	24,500	—	—	—	—	—	—	22,400	112,000	180,750	7,230
1864 „ 1868	18,000	90,000	4,500	22,500	6,300	31,500	2,000	10,000	—	—	—	—	30,800	154,000	334,750	13,440
1869 „ 1873	23,000	115,000	5,750	28,750	8,050	40,250	2,000	10,000	4,500	22,500	17,100	85,500	60,400	302,000	636,750	25,570
1874 „ 1878	29,000	145,000	7,250	36,250	10,150	50,750	8,000	40,000	6,300	31,500	20,500	102,500	81,200	406,000	1,042,750	42,010
1879 „ 1883	37,000	185,000	9,250	46,250	12,950	64,750	10,400	52,000	9,000	45,000	27,400	137,000	106,000	530,000	1,572,750	63,470
1884 „ 1888	48,000	240,000	12,000	60,000	17,150	85,750	12,000	60,000	12,600	63,000	34,200	171,000	135,950	679,750	2,252,500	90,960
1889 „ 1893	61,000	305,000	15,250	76,250	22,050	110,250	14,400	72,000	16,200	81,000	44,500	222,500	173,400	867,000	3,119,500	126,000
1894 „ 1898	78,000	390,000	19,500	97,500	28,350	141,750	17,600	88,000	20,700	103,500	54,700	273,500	218,850	1,094,250	4,213,750	170,210
1899 „ 1903	81,000	405,000	20,250	101,250	30,100	150,500	21,600	108,000	26,100	130,500	68,400	342,000	247,450	1,237,250	5,451,000	220,240
1904 „ 1908	—	—	—	—	—	—	32,000	160,000	36,900	184,500	92,300	461,500	161,200	806,000	6,257,000	253,280
1909 „ 1913	—	—	—	—	—	—	40,000	200,000	47,700	238,500	133,400	667,000	221,100	1,105,500	7,362,500	298,500
1914 „ 1918	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	191,500	957,500	191,500	957,500	8,320,000	336,800
		2,000,000		500,000		700,000		800,000		900,000		3,420,000		8,320,000		

Verzeichniß

der verloosten Partialen, welche bis heute zur Rückzahlung noch nicht angemeldet sind.

Verloosung vom Jahre 1858/59.

Lit. B. Nro. 746 à fl. 500.

Verloosung vom Jahre 1861/62.

Lit. C. Nro. 178 à fl. 100.

Verloosung vom Jahre 1862/63.

Lit.	A.	Nro.	142	à fl.	1000.
„	„	„	283	„ „	1000.
„	„	„	483	„ „	1000.
„	B.	„	5	„ „	500.
„	„	„	62	„ „	500.
„	C.	„	223	„ „	100.
„	E.	„	52	„ „	500.
„	„	„	414	„ „	500.
„	F.	„	69	„ „	100.
„	„	„	358	„ „	100.
„	H.	„	266	„ „	500.
„	I.	„	8	„ „	100.
„	„	„	76	„ „	100.
„	„	„	193	„ „	100.
„	„	„	204	„ „	100.
„	L.	„	15	„ „	500.
„	M.	„	10	„ „	100.
„	„	„	599	„ „	100.
„	„	„	709	„ „	100.

Digitized by Google

II. Bau.

1. Bauausführung à conto des Anlage-Capitals.

A. Aeltere Linien:

Die Hauptrechnung des Anlage-Capitals Beil. Lit. A. weist folgenden Abschluß nach:

Einnahmen:

Einnahme der Vorjahre	fl.	18,068,593. 35 kr.
Einnahme pro 1862/63	„	69,281. 21 „
Summa aller Einnahmen	fl.	18,137,874. 56 kr.

Ausgaben:

Ausgaben des Vorjahres:			
Lit. A. Allgemeine Baukosten . . .	fl.	1,652,914. 28 kr.	
„ B. I. Eigentliche Baukosten . . .	„	12,699,941. 47 „	
„ B. II. Einrichtungskosten . . .	„	3,433,155. 12 „	
Summa aller Ausgaben der Vorjahre .	fl.	17,786,011. 27 kr.	
Ausgaben pro 1862/63:			
Lit. A. Allgemeine Baukosten	fl.	40,966. 5 kr.	
„ B. I. Eigentliche Baukosten	„	54,464. 51 „	
„ B. II. Einrichtungskosten	„	47,985. 40 „	
Summa der Ausgaben pro 1862/63	fl.	143,416. 36 kr.	
Summa aller Ausgaben . . .			fl. 17,929,428. 3 kr.

Abgleichung:

Summa aller Einnahmen bis Schluß 1862/63	fl.	18,137,874. 56 kr.
Summa aller Ausgaben „ „ „	„	17,929,428. 3 „
Activrest . .	fl.	208,446. 53 kr.

Die Einnahmen bestehen theils aus dem Erlöse veräußerter Grundstücke, theils aus unvorhergesehenen Anfällen, hauptsächlich aber aus einem Activ-Zinsposten von fl. 64,863. 56 kr., welcher von den Baucapitalien der Speyer-Germersheimer und der St. Ingberter-Bahn herrührt und lediglich provisorisch hier verrechnet wurde, bis nach Vollendung der betreffenden Bahnen über dessen definitive Verrechnung Beschluß gefaßt werden kann.

Die Ausgaben finden sich in nachfolgender Zusammenstellung des Näheren ausgewiesen und erläutert. Auch unter ihnen ist ein Passiv-Zinsposten von fl. 37,144, welcher von den Baucapitalien der oben genannten neuen Bahnen herrührt und ebenfalls zur Zeit nur als provisorisch verrechnet zu betrachten ist.

Digitized by Google

Ausgaben:

A. Allgemeine Baukosten . . . . . fl. 40,966. 5 kr.

B. Eigentliche Baukosten:

Cap. II. Grundankauf.

Ankauf und Einregistrirungsgebühren . . . . . fl. 685. 10 kr.

Es wurde zur Flacherlegung der Böschungen in dem Einschnitte „Erbsenberg" bei Kaiserslautern noch weiteres Terrain angekauft.

Cap. III. Erbauungskosten der eigentlichen Bahn . . . . . „ 3,293. 10 „

§ 7. Bahnwartswohnungen ꝛc.

Oberhalb Neustadt wurde eine neue Bahnwarts-Caserne mit 4 Wohnungen und ein Stallgebäude mit 4 Abtheilungen erbaut, deren Vollendung noch vor Winter in Aussicht steht. Ausgegeben ist bis jetzt dafür fl. 2,250. 12 kr.

Außerdem ist für eine Einzelwohnung zwischen Frankenstein und Hochspeyer und für eine Bahnwarts-Caserne mit 4 Wohnungen zwischen Hochspeyer und Kaiserslautern der größte Theil des Steinmaterials angeliefert.

Ausgabe dafür . . . . . fl. 1,042. 58 kr.

Cap. IV. Anlegung der Bahnhöfe . . . . . „ 12,793. 39 „

§ 5. Tit. 5. Im Bahnhof Kaiserslautern wurde eine neue Schmiedwerkstätte (35,0 M. lang, 12,0 M. breit = 420 □ M.) mit 7 Doppel- und einem einfachen Feuer erbaut. Die Gesammtkosten betragen fl. 5383. 37 kr.,

wovon im Vorjahre fl. 89. 5 kr. verrechnet sind, sonach

Ausgaben pro 1862/63 . . . . . fl. 5,294. 32 kr.

Ferner wurden im Bahnhof Kaiserslautern zwei Locomotiv-Remisen für Unterbringung von 4 neuen Locomotiven erweitert. Die Arbeiten werden noch vor Winter vollendet werden. Bis jetzt ist dafür ausgegeben fl. 3,838. 44 kr.

Dazu für sonstige innere Einrichtungen . . . . fl. 1,315. 3 kr.

Tit. 14. Ferner wurde im Bahnhof Ludwigshafen die Erweiterung des Stationshauses zur Anlage eines Wartesaales mit Vorzimmer und Boudoir für hohe Herrschaften vollendet. Der eigentliche Bau (10,5 M. lang, 12,0 M. breit = 126 □ Meter) ist massiv aus Stein gebaut und mit flachem Zinkdach gedeckt. Am Eingang von der Straßenseite schließt sich ein Vordach von Eisen und Glas, auf der Bahnseite eine geschlossene Blumenterrasse an. Die Gesammtkosten betragen incl. Gas- und Wasserleitung

a. pro 1861/62	fl. 6,205. 54 kr.	
b. pro 1862/63	„ 1,075. 41 „	fl. 1,075. 41 kr.
Zusammen .	fl. 7,281. 35 kr.	

§ 7. Tit. 4 ½. Für den Verladeplatz von Königsgarten wurde ausgegeben:

pro 1861/62	fl. 870. 27 kr.	
pro 1862/63	„ 1,269. 39 „	fl. 1,269. 39 kr.
Zusammen . .	fl. 2,140. 6 kr.	

Zu übertragen . . fl. 16,771. 59 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .		fl. 16,771. 59 kr.
Cap. V. Einrichtung der Werkstätte.			
§ 1. Anschaffung eines Ventilators für die neue Schmiede in Kaiserslautern . .	fl. 227. 54 kr.		
Ankauf von 5 Amboßen für dieselbe Werkstätte	„ 590. 24 „		
Vollendung der im Vorjahre angefangenen zweiten Säge zum Schneiden der Schwellenhölzer	„ 661. 24 „		
Anfertigung einer Maschine zum Schleifen der Gattersägenblätter . . .	„ 108. 59 „		
Anfertigung einer Waage zum Reguliren der Belastung der Achsen an den Locomotiven	„ 155. 8 „		
Summa des § 1 . .		fl. 1,743. 49 kr.	
Summa des Cap. V. . .			„ 1,743. 49 „
Cap. VI. Fahrapparate.			
§ 1. Locomotive:			
Tit. 1. 6 Injecteurs	fl. 166. 21 kr.		
12 Manometer	„ 134. 30 „		
Summa des § 1 . .		fl. 300. 51 kr.	
§ 2. Personen- und Gepäckwagen:			
Restzahlung auf 20 Personenwagen III. Classe mit	fl. 5,288. — kr.		
Restzahlung auf 2 Gepäckwagen . .	„ 500. — „		
Umarbeitung von 12 Stück offenen Personenwagen III. Classe zum Verschließen mit Fenstern	„ 2,159. 56 „		
Für die Umarbeitung der Puffer- und Zughaken-Stellung wurden ausgegeben .	„ 1,439. 51 „		
Summa des § 2 . .		„ 9,387. 47 „	
§ 3. Güter- und Viehwagen:			
Für die Umarbeitung der Puffer- und Zughaken-Stellung wurde verwendet .		„ 340. 25 „	
§ 4. Kohlenwagen:			
Restzahlung auf 150 Kohlenwagen mit 200 Centner Tragfähigkeit . . .	fl. 19,225. — kr.		
57 Stück Coakswagen wurden von 80 Centner auf 100 Centner Tragkraft umgearbeitet, was in eigener Werkstätte vollzogen wurde	„ 13,233. 36 „		
Zu übertragen . .	fl. 32,458. 36 kr.	fl. 10,029. 3 kr.	fl. 18,515. 48 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . .	fl. 32,458. 36kr.	fl. 10,029. 3 kr.	fl. 18,515. 48 kr.
7 Kohlenbremswagen von 160 Ctr. auf 200 Ctr. Tragkraft umgebaut . .	„ 2,627. 57 „		
Den Umbau von 25 Coakswagen von 80 zu 100 Centner Tragkraft begonnen	„ 286. 21 „		
NB. Bei den Ausgaben für den Umbau obiger Kohlen- und Coakswagen sind die Kosten für die Aenderung der Puffer- und Zughaken-Stellung inbegriffen.			
Summa des § 4 . .		„ 35,372. 54 „	
Summa des Cap. VI. .			„ 45,401. 57 „
Cap. IX. Elektrischer Telegraph.			
§ 1. Tit. 1. Anfertigung eines Batteriekastens	fl. 20. 33 kr.		
Summa des §. 1 . .		fl. 20. 33 kr.	
§ 3. Antheil an den Kosten für die Legung einer Drahtleitung durch den Rhein zur Herstellung der Telegraphen-Verbindung zwischen den Bahnhöfen Ludwigshafen und Mannheim		„ 766. 22 „	
Summa des Cap. IX. .			„ 786. 55 „
Cap. XIX. Betriebs-Einrichtung.			
§ 1. Die Möblirung des Wartsaales für hohe Herrschaften in Ludwigshafen kostet		fl. 2,262. 53 kr.	
§ 3. Anfertigung eines Apparates zum Wärmen des Wassers in die Wärmflaschen	fl. 86. 13 kr.		
Vollendung der Schluß-Signallaternen	„ 75. 10 „		
Summa des § 3 . .		„ 161. 23 „	
§ 8. Vollendung von 24 Stück Gaslaternen für die Bahnhöfe		„ 159. 27. „	
Summa des Cap. XIX.			„ 2,583. 43 „
Cap. XX. Einrichtung der Gasbeleuchtung.			
§ 5. Einrichtung der Gasbeleuchtung im Bahnhof Oggersheim		fl. 1,404. 32 kr.	
§ 6. Einrichtung der Gasbeleuchtung im Bahnhof Frankenthal		„ 1,833. 49 „	
Summa des Cap. XX.			„ 3,238. 21 „
Cap. XXIX. Anlegung des zweiten Geleises.			
§ 4. Lieferung von 1480 Stück Steinwürfel für das zweite Geleis von Frankenthal bis zur hessischen Grenze bei Worms incl. dem Transport derselben		fl. 1,513. 18 kr.	
Summa des Cap. XXIX. . . .			„ 1,513. 18 „
	Zu übertragen . .		fl. 72,040. 2 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .		fl. 72,040. 2 kr.
Cap. XXXI.	Anlegung der Trajectanstalt.		
§ 1.	Für Erdarbeiten und Straßenverlegungen wurden ausgegeben . . . . . fl.	3,044. 24 kr.	
§ 2.	Für Steinlieferung . . . . . „	1,026. — „	
§ 3.	Für Maurerarbeiten . . . . . „	795. 35 „	
§ 4.	Für Geleisanlagen . . . . . „	3,803. 39 „	
§ 5.	Inventar-Gegenstände: 2 Nähen, jede mit 1350 Centner Tragfähigkeit, so daß jede 4 Wagen mit 200 Centner Ladung aufnehmen kann.		
	Die beiden Nähen kosten incl. dem Einbau fl. 8861. 3 kr., wovon abschläglich bezahlt sind . . . . . fl.	7,975. 3 kr.	
	Für Verbindungskarren, um den Uebergang von der Bahn zum Schiff herzustellen. „	1,322. 38 „	
	Ein Reservekarren gemeinschaftlich mit der Badischen Bahn ½ Kosten . . „	661. 19 „	
	2 Haspel zum Aufzug des Verbindungskarren . . . . . „	294. 13 „	
	2 Drahtseile à 100 Meter lang . . „	348. 40 „	
	Anschaffung einer Schiebebühne . . „	2,017. 33 „	
	Sonstige kleinere Geräthschaften und Einrichtungen . . . . . „	518. 27 „	
	Summa des § 5 . .	„ 13,137. 53 „	
§ 6.	Verschiedene Ausgaben.		
	Wasserbauten, Baggerungen, Rammarbeiten und sonstige Einrichtungen . . . . . „	3,691. 42 „	
	Summa des Cap. XXXI. . . .		„ 25,499. 13 „
Cap. XXXII.	Herstellung einer Durchfahrt bei Neustadt . .		„ 4,911. 16 „
	Summa der Ausgaben B. . . .		fl. 102,450. 31 kr.
	Summa der Ausgaben A. . . .		„ 40,966. 5 „
	Summa aller Ausgaben pro 1862/63 .		fl. 143,416. 36 kr.
	Activ-Rest vom Jahre 1861/62 . . fl.	282,582. 8 kr.	
	Einnahme pro 1862/63 . . . . „	69,281. 21 „	
	Summa der Einnahmen		„ 351,863. 29 „
	Activ-Rest . .		fl. 208,446. 53 kr.

Nachdem indeß, wie oben bemerkt, die provisorischen Buchungen der Activ- und Passiv-Zinsen von den neu aufgenommenen Baucapitalien der Germersheimer und St. Ingberter Bahn auf dem Conto

Digitized by Google

der älteren Baurechnung stehen, so repräsentirt obiger Activrest keineswegs den Rest des im Jahre 1861 aufgenommenen V. Prioritäts-Anlehens ad. fl. 900,000, zu dessen Ermittelung folgende Berechnung dient:

Einnahme	fl. 18,137,874. 56 kr.		
ab die Activzinsen der neuen Capitalien mit .	„ 64,863. 46 „		
bleibt Netto-Einnahme .		fl. 18,073,011. 10 kr.	
Ausgabe	fl. 17,929,428. 3 kr.		
ab Passivzinsen derselben mit . . .	„ 37,144. — „		
bleibt Netto-Ausgabe .		„ 17,892,284. 3 „	
verbleibt Activrest .		fl. 180,727. 7 kr.	

Von diesem Activreste sollen nach Beschluß des Verwaltungsrathes nachfolgende Arbeiten bestritten werden, nämlich:

1) Die Herstellung des zweiten Geleises von Frankenthal bis an die Landesgrenze bei Worms, nachdem die Hessische Ludwigsbahn sich zur Legung des zweiten Geleises auf der Anschlußstrecke bereit erklärt hat. Dabei kommt zu bemerken, daß die Schienen für die ganze Strecke Frankenthal-Grenze mit 10,391 Centner Schienen bereits angeschafft und pro 1860/61 schon verrechnet sind.
2) Die Herstellung von Geleisen und Drehscheiben um den vergrößerten Winterhafen in Ludwigshafen, sowie eines großen Einladekrahnen dortselbst.
3) Die Bauveränderungen im Bahnhofe Neustadt zu einem Drittheile der Kosten.
4) Die Herstellung von Salons-Wagen für Reisen hoher Herrschaften.

Es besteht kein Zweifel, daß obiger Activrest zur Deckung der Kosten vorstehender Arbeiten, sowie für allenfallsige Restzahlungen bereits gemachter Arbeiten vollständig ausreichen werde.

Ueber die Verwendung des bereits verausgabten Theiles des V. Prioritäts-Anlehens ad. fl. 900,000 im Belaufe von circa fl. 720,000 enthalten die Jahresrechnungen pro 1860/61, pro 1861/62 und pro 1862/63, sowie die bezüglichen Bauberichte die vorschriftsmäßigen Nachweise. Sie beziehen sich der Hauptsache nach auf

1) die Anschaffung von 250 Stück Güter- und Kohlenwagen zu 200 Centner Tragkraft, theilweise mit Decken versehen;
2) die Anschaffung von 20 Personenwagen III. Classe mit Fenstern;
3) die Umarbeitung von 150 Kohlenwagen zu 80 Centner in solche zu 100 Centner Tragkraft;
4) die Umarbeitung von 12 offenen III. Classewagen in Wagen mit Fensterverschluß;
5) Veränderung des Puffer- und Zughakensystems;
6) Herstellung der Traject-Anstalt;
7) Herstellung einer Telegraphenleitung durch den Rhein mit Morse'schem Apparat;
8) Herstellung eines Wartesaales für fürstliche Personen;
9) Herstellung einer Schmiedewerkstätte und Erweiterung der Locomotivremise in Kaiserslautern;
10) Herstellung mehrerer Bahnwarts-Casernen.

Nachdem der Restbetrag dieses Anlehens im Laufe dieses Jahres zur Verwendung gelangen wird, beabsichtigen wir im nächsten Geschäftsberichte eine rechnungsmäßige Gesammtnachweisung über die Verwendung des ganzen Anlehens-Betrages von fl. 900,000 in Vorlage zu bringen.

Digitized by Google

B. Neue Linien.

a) Speyer-Germersheim.

Nach Vollendung der geometrischen Parzellar-Vermessung wurde das Geschäft der Grunderwerbung auf dieser Linie nach Maßgabe des Expropriationsgesetzes vom 17. November 1837 und der von königlicher Regierung genehmigten Vollzugs-Instruction eingeleitet und in den Monaten November und December des Jahres 1862 mit befriedigendem Erfolge der Hauptsache nach durchgeführt, so daß die Gesellschaft, mit Ausnahme mehrerer Parzellen in der Gemarkung von Speyer, sofort in den Besitz des zum Bahnbau erforderlichen Landes gelangte.

In den sieben Gemeinden Germersheim, Lingenfeld, Schwegenheim, Mechtersheim, Heiligenstein, Berghausen und Speyer war mit 455 Grundbesitzern über den Ankauf von 837 Grundparzellen mit einem Flächenmaaße von 17118,5 Nürnberger □Ruthen zu dem Gesammt-Abschätzungspreise von fl. 212,014. 54 kr. oder durchschnittlich zu fl. 12. 23 kr. per 1 Nürnberger □Ruthe einschließlich aller Minderwerthe zu verhandeln.

Bei den ersten im Monat December v. J. unter Leitung der königl. Bezirksämter Germersheim und Speyer vollzogenen Abtretungsverhandlungen war es gelungen mit 403 Grundeigenthümern, sonach mit ungefähr $^{9}/_{10}$ sämmtlicher Betheiligten um die Schätzungspreise im Gesammtbetrage von fl. 181,028. 58 kr. Vertrag abzuschließen. Von den 52 im Rückstande verbliebenen Grundeigenthümern haben bei einer späteren Vergleichsverhandlung noch 21 um die Gesammtsumme von fl. 17,246. 27 kr. im Weg der Güte abgetreten, so daß nur bei 30 Grundeigenthümern das gerichtliche Verfahren eingeleitet werden mußte, während die Vergleichsverhandlungen mit dem königl. Militärärare noch nicht zu Ende geführt sind.

Die Processe sind zur Zeit noch nicht alle rechtskräftig entschieden und wird daher das Gesammt-Ergebniß der Grunderwerbung erst im nächstjährigen Geschäftsberichte mitgetheilt werden können.

Zum Wiederverkaufe werden sich circa 3680 □Ruthen mit dem Schätzungswerthe von fl. 51,300 disponibel stellen. Könnten nun hieraus gegen 50 Procent wieder erlöst werden, was bei den hohen Güterpreisen nicht unwahrscheinlich ist, so würde sich das Grund-Erwerbungsgeschäft der Speyer-Germersheimer Bahn immerhin noch ziemlich befriedigend herausstellen, obschon die seither entschiedenen Processe in mehreren Fällen höhere Entschädigungen ergeben haben, als die auf Grund der ersten Expertise angebotenen und von $^{9}/_{10}$ der Eigenthümer als zureichend befundenen Erwerbungspreise. Es ist nicht zu verkennen, daß die Lage der Eisenbahngesellschaften gegenüber den oft ganz maßlosen Ansprüchen der Grundeigenthümer immer schwieriger wird und daß dieser Umstand bei den bekannten Mängeln unseres Expropriationsgesetzes in Hinsicht auf die Proceßkosten und die Besitzergreifung der allseits gewünschten weiteren Ausdehnung des Eisenbahnnetzes große Schwierigkeiten in den Weg legen wird, wenn nicht, wie dies unseres Wissens am Niederrheine und in Hessen schon geschehen ist, die dabei interessirten Gemeinden sich in's Mittel schlagen und das erforderliche Grundeigenthum um eine durch beeidigte Schätzleute festzustellende Pauschsumme zur Verfügung stellen.

Im Ganzen waren zur Herstellung des Bahndammes 187,000 Cubik-Meter Erde zu bewegen und 18 Kunstbau-Objecte auszuführen; unter Letzteren insbesondere ein schiefer steinerner Viaduct von 11,0 Meter Länge für eine Alignementsstraße in Speyer, — dann eine steinerne Brücke von 4,0 Meter Lichtweite in einem Auftrage von 15,0 Meter Höhe bei Lingenfeld und eine Brücke über die Truslachschlucht bei Germersheim, unmittelbar am Altrheine, mit 2 Oeffnungen von je 15,0 Meter Lichtweite und eisernen Fachwerkträgern. Die Fundation dieser Brücke bedingte einen Pfahlrost von 365 Stück Pfählen von 7,0 bis 12,0 Meter Länge. Mit den Fundationsarbeiten beider Brücken wurde bereits im Monat November vorigen Jahres begonnen und fiel deren Vollendung — mit Ausnahme der Eisenconstruction — in den Monat Juli dieses Jahres.

Digitized by Google

Der bedeutende Einschnitt beim Bahnhofe Speyer, sowie sämmtliche Erdarbeiten zwischen Berghausen und Lingenfeld wurden in Regie betrieben, wozu die vielen kleinen Accordanten von den ehemaligen Festungsarbeiten Gelegenheit boten.

Nur das erste Loos zwischen Speyer und Berghausen wurde, nachdem die Verwaltung im Monat Juli d. J. endlich auch in den Besitz der im Proceß liegenden Grundstücke gelangte, ausgeschrieben und an einen Ueberuehmer vergeben.

Im November d. J. war das Bahnplanum sammt Unterbau mit Ausnahme weniger Stellen im ersten Loos und einer Dammstrecke hinter der Druslachbrücke bis zur Vorfeste Friedrich des Siegreichen bei Germersheim fertig und es konnte mit dem Schienenlegen begonnen werden, welches nunmehr in der Art fortgesetzt wird, daß die Herstellung des Schienenstranges bis an die obengenannte Vorfeste in der ersten Hälfte des Januar kommenden Jahres erwartet werden darf.

Es erübrigt dann nur noch die nöthige Anschüttung des Bahnhof-Terrains von Germersheim, was mit Material-Zügen vom sogenannten „rothen Hamm" her sehr bald geschehen sein kann.

Auch sind auf den vier Bahnhöfen, beziehungsweise Haltestellen, die Hochbauten bereits in Ausführung begriffen, so daß dieselben bei der zu Anfang nächsten Jahres beabsichtigten Eröffnung der Bahn die nöthigsten Räumlichkeiten für den Betrieb darbieten können.

Die Specialrechnung für den Bau der Speyer-Germersheimer Bahn (vergleiche Beilage Lit. A) weist per 30. September d. J. folgenden Abschluß nach:

Einnahmen			fl. 1,000,000. — kr.
Ausgaben:			
Lit. A. Allgemeine Baukosten	fl. 31,538. 23 kr.		
Lit. B. Eigentliche Bau- und Einrichtungskosten:			
I. Technische Direction	„ 5,443. 7 „		
II. Grunderwerbung, einschließlich der Kosten für Behörden, Geometer und Processe .	„ 210,549. 44 „		
III. Erbauungskosten	„ 205,550. 19 „		
IV. Bahnhöfe	„ 1,169. 16 „		
V. Fahrapparate	„ 16,866. 40 „		
VI. Telegraph	„ 376. — „		
Summa der Ausgaben .		„	471,493. 29 „
Activrest .		fl.	528,506. 31 kr.

Im Laufe des Jahres 1863/64 wird die Speyer-Germersheimer Bahn jedenfalls vollständig fertig gestellt und werden wir somit im nächsten Geschäfts-Berichte einen ausführlichen Nachweis über sämmtliche Baukosten derselben zu liefern im Stande sein, wonach alsdann die Special-Baurechnung dieser einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildenden Linie aufgelöst und deren Ergebniß dem Conto des Baucapitales der Hauptbahn einverleibt werden wird.

b) Homburg - St. Ingbert.

Die Special-Baurechnung für die Homburg-St. Ingberter Bahn weist per 30. September 1863 folgenden Abschluß nach:

Einnahmen			fl. 920,000. — kr.
Ausgaben:			
Lit. A. Allgemeine Baukosten . .	fl. 24,431. 7 kr.		
Lit. B. Eigentliche Baukosten . .	„ 25,544. 46 „		
Summa der Ausgaben		„	49,975. 53 „
Activ-Rest . . .		fl.	870,024. 7 kr.

Digitized by Google

Die Ausgaben bestehen hauptsächlich in Initiativkosten, Kosten des Prioritäts-Anlehens und einem Posten für Locomotiven. Der eigentliche Bahnbau wird, wie bereits in der Einleitung bemerkt worden, erst im Laufe des Jahres 1864 beginnen.

2. Bauausführung à conto des Betriebes.

Die eigentlichen Regulir-Arbeiten der Bahn, wie sie durch gewöhnliche Taglöhner ausgeführt wurden, betragen fl. 16,067, was bei der Gesammtlänge der Bahn von 20,00 Meilen per Bahnmeile fl. 803, oder bei 41,4 Geleismeilen per Geleismeile fl. 388 ausmacht.

Außer diesen Regulirarbeiten wurden nachstehende außergewöhnliche Bauarbeiten oder Materialanschaffungen auf Kosten des Betriebes vorgenommen.

a) Auf einer Brücke vor dem Bahnhof Oggersheim wurde ein eisernes Geländer hergestellt;

b) im Bahnhofe Ludwigshafen wurde eine Schiebbühngrube von 3,4 Meter auf 5,40 Meter verbreitert;

c) daselbst wurde ein Stück Weg von 140 Met. Länge chaussirt zum Güterverladen im Freien;

d) im Bahnhof Speyer wurde der Vorplatz vor dem Stationshause gepflastert;

e) im Bahnhof Neustadt wurde der Raum zum Verladen von Gütern wesentlich erweitert durch Anlage von 104 laufenden Metern neuer Geleise, einer neuen Zufuhrstraße und Herstellung einer Planieschiebbühne zur Verbindung sämmtlicher Parallelgeleise.

Daselbst wurde auch die Zufahrt an den Güterschoppen gepflastert;

f) in dem Einschnitt „Erbsenberg" zwischen Hochspeyer und Kaiserslautern wurde die verwitternde Felswand auf eine flachere Böschung zurückgeführt und zu dem Ende circa 7000 Cubikmeter Gestein und Schutt gefördert;

g) im Bahnhof Kaiserslautern wurde der Holzlagerplatz mit Rücksicht auf das Bedürfniß für die Imprägnir-Anstalt und die Sägmühle daselbst um circa 1750 □Meter vergrößert.

Zu dem Ende mußten circa 7800 Cubikmeter Schieferfelsen und festes Gestein gebrochen und entfernt werden.

Daselbst wurde ein an die Kohlenlager grenzendes bisher tief liegendes Stück Land vollends ausgefüllt, planirt und chaussirt und in Verbindung mit der Anlage von sechs neuen Kohlenabsturzfächern ein Lagerplatz von 3886 □Meter gewonnen;

h) im Bahnhof Landstuhl wurden fünf neue Kohlenabsturzfächer errichtet;

i) im Bahnhof Zweibrücken desgleichen zwei Fächer;

k) Geleiserweiterungen haben stattgefunden:

im Bahnhof Ludwigshafen um . .	250	laufende	Meter,
im Bahnhof Neustadt um . .	476	„	„
im Steinbruch Weidenthal um . .	202	„	„
im Steinbruch Frankenstein um . .	131	„	„
im Bahnhof Kaiserslautern um . .	253	„	„
im Bahnhof Bexbach um . . .	240	„	„
Zusammen . .	1552	laufende	Meter;

l) ferner wurde fortgefahren, die abgängigen hölzernen Barrieren an den Straßen- und Wegübergängen durch steinerne zu ersetzen;

m) endlich wurden auch dieses Jahr wieder 2200 Stöße an noch guten alten Schienen gebohrt und mit Laschen statt der Stühle versehen.

Digitized by Google

Außer den gewöhnlichen Unterhaltungen an Dienstgebäuden kam noch zur Ausführung:

a) ein neues steinernes Bahnwartshäuschen für ein abgängiges hölzernes, unterhalb Neustadt;
b) Erweiterung des Stationshauses in Weidenthal durch Anbau eines Wartsaales mit Wohnungsräumen im zweiten Stockwerk;
c) Herstellung eines neuen geräumigen Güterexpeditionsbureaus im Bahnhof Ludwigshafen;
d) Erweiterung des ähnlichen Bureaus in Kaiserslautern;
e) Erweiterung des Sägschoppens daselbst;
f) Errichtung eines neuen Schoppens daselbst für Bahngeräthschaften;
g) Umdecken und theilweise Erneuerung eines Schieferdaches auf einem Werkstättegebäude daselbst;
h) Herstellung eines neuen Brunnens im Bahnhof Ludwigshafen.

III. Betrieb.

1. Allgemeines.

Mehrere bemerkenswerthe Ereignisse, welche auf die allgemeinen Betriebsverhältnisse unserer Bahnen und auf deren Verkehrsbeziehungen zu anderen Bahnen von Einfluß gewesen sind, haben wir hier zu erwähnen.

Zunächst haben wir zu bemerken, daß der zwischen der großherzoglich badischen, der französischen Ostbahn und den pfälzischen Bahnen unterm 28. April 1856 abgeschlossene Gemeinschafts- beziehungsweise Friedensvertrag, welcher die Concurrenzverhältnisse der rechts- und linksrheinischen Bahnen für die Strecke Ludwigshafen, Mannheim und Basel ordnen sollte, nach einem sechsjährigen Bestande durch Kündigung von Seite der französischen Ostbahn mit Schluß Januar 1863 seine Endschaft erreicht hat. Obschon dieser Vertrag eine Herausgabe von circa 10—12,000 fl. per Jahr aus dem Gemeinschaftsverkehr von Seiten des rechten Ufers an unsere Bahnen und den weiteren indirecten Vortheil gewährt hatte, daß die durch fortwährende Concurrenzfrachten gebotenen Tarifermäßigungen wenigstens theilweise vermieden worden waren, so hatte gleichwohl die weitere Ausdehnung des directen Eisenbahnverkehrs, sowie das Auftreten dritter Concurrenzlinien die Nothwendigkeit für die pfälzischen Bahnen klar gelegt, sich nach allen Richtungen frei und ungebunden bewegen zu können.

Seit dem Monate Februar d. J. wieder im vollen Besitze dieser Freiheit, konnte es begreiflicherweise nicht in unserer Absicht liegen, mit den Bahnen des rechten Ufers, die uns durch viele identische Interessen enge verbunden sind, einen erbitterten Tarifkampf zu beginnen; wir haben vielmehr bisher principiell daran festgehalten, daß die Bahnen des linken Ufers bei ihrer durch Lage und Verhältnisse begründeten vollen Concurrenzfähigkeit für sämmtliche Concurrenzpunkte der Rheinlinien stets nur gleiche Tarife und gleiche Transporterleichterungen gewähren, wie sie von den Bahnen des rechten Ufers jeweils eingeräumt werden. Diese Art der Mitbewerbung um einen Verkehr, auf welchen wir gleichen Anspruch wie unsere rechtsrheinischen Nachbarn zu haben glauben, scheint uns wenigstens den Vorzug der Offenheit und Loyalität für sich zu haben und dürften, wie wir voraussetzen, in gleicher Weise erwiedert, — das sonst bestehende freundnachbarliche Verhältniß nicht zu alteriren im Stande sein.

Mit Rücksicht auf das in Bayern zur Einführung gelangte allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch und die Beschlüsse des deutschen Eisenbahnvereines ist eine Umarbeitung unserer seitherigen Reglements

Digitized by Google

und Tarife vorgenommen und unterm 1. Juli d. J. eine neue Betriebs-Ordnung für die pfälzischen Eisenbahnen unter Beidruck der Tarife für sämmtliche Transportgattungen im internen Verkehre, des Waaren-Verzeichnisses und der nöthigen Formulare ꝛc. ausgegeben worden.

Unsere directen Verkehrsbeziehungen sind im Laufe dieses Jahres vielfach verbessert und wesentlich erweitert worden. Der Stand unserer sämmtlichen, zur Zeit in Kraft befindlichen Verkehre, ist aus folgender Uebersicht zu erkennen:

A. Für Personen- und Gepäckbeförderung.

1) Interner Verkehr.
2) Preußisch-Pfälzischer Verkehr mit der Saarbrücker-, der Saarbrücken-Trierer- und der Rhein-Nahe-Bahn.
3) Hessisch-Pfälzischer Verkehr mit Einschluß von Frankfurt, Wiesbaden, Hanau, Aschaffenburg ꝛc.
4) Badisch-Pfälzischer Verkehr mit Einschluß der Hauptstationen der königl. Württembergischen, süddayerischen Bahnen, der Main-Neckarbahn, sodann Leipzig-Berlin ꝛc.
5) Internationaler französischer Verkehr
   a. via Forbach,
   b. via Weißenburg, mit Einschluß von Brüssel, Namur, Luxemburg, endlich Havre für Auswanderer.
6) Rheinisch-Pfälzischer Verkehr, in welchem unsere Linie für den Verkehr der Schweiz und des Elsasses mit Brüssel, Ostende, London transitirt wird.

B. Für Güterbeförderung.

1)	Interner Verkehr	eingeführt am	1. Juli 1863.
2)	Saarbrücken-Hessen-Pfälzischer Verkehr . . .	„ „	1. April 1862.
3)	Hessisch-Pfälzischer Verkehr	„ „	11. Mai 1861.
4)	Rheinischer Verbands-Verkehr	„ „	1. Sept. 1863.
5)	Holländischer Verbands-Verkehr via Mannheim und via Weißenburg	„ „	1. März 1863.
6)	Belgischer Verbandsverkehr via Herbesthal . . .	„ „	1. Jan. 1863.
7)	Internationaler französischer Verkehr via Forbach . .	„ „	15. Nov. 1860.
8)	Internationaler französischer Verkehr via Weißenburg	„ „	25. Nov. 1861.
9)	Bayerisch-Pfälzischer Verkehr via Mainz . . .	„ „	1. Juni 1863.
10)	Sächsisch-Pfälzischer Verkehr via Mainz . . .	„ „	1. März 1863.
11)	Berlin-Pfälzischer Verkehr via Mainz	„ „	1. März 1863.
12)	Baden-Pfalz-Saarbrücker Verkehr.	„ „	15. Sept. 1863.
13)	Süddeutscher Verbands-Verkehr	„ „	1. Juni 1863.
14)	Main-Weser-Pfälzischer Verkehr via Mainz . . .	„ „	29. Mai 1863.
15)	Marseiller Verkehr via Weißenburg	„ „	5. Octbr. 1862.
16)	Böhmisch-Bayerisch-Rheinländischer Verkehr via Mainz	„ „	1. Octbr. 1863.
17)	Hannoveranisch-Pfälzischer Verkehr via Mainz .	„ „	1. Nov. 1863.
18)	Pfälzisch-Schweizer Verkehr via Weißenburg . . .	„ „	1. Nov. 1863.
19)	Main-Neckar-Pfälzischer Verkehr	„ „	10. Nov. 1863.

Digitized by Google

In Verhandlung begriffen sind zur Zeit noch:
der Belgische Verbandsverkehr via Conz-Luxemburg;
der Nassau-Pfälzische Verkehr;
der Thüringen-Werra-Pfälzische Verkehr und endlich eine neue Ausgabe des Pfälzisch-Hessischen Verkehres.

C. Für Beförderung von Kohlen und Coaks

sind im Laufe des Jahres 1862/63 sechs verschiedene Tarife vereinbart und eingeführt worden, nämlich:

1) nach den pfälzischen Stationen . . . . . per 1. Febr. 1863,
2) nach den Schweizer Bahnen via Weißenburg . . . . „ 1. Febr. 1863,
3) nach den französischen Ostbahnen via Weißenburg . . . . „ 1. Febr. 1863,
4) nach der hessischen Bahn . . . . . „ 1. Febr. 1863,
5) nach der großh. badischen Bahn via Mannheim . . . . „ 20. März 1863,
6) nach der königl. württembergischen Bahn via Mannheim . . „ 15. März 1863.

Außer vorstehenden sechs Kohlentarifen sind im Laufe des Jahres 1862/63 sonach fünfzehn neue directe Güterverkehre eingerichtet worden.

Diese directen Verkehrseinrichtungen, welche den Kreis unserer Beziehungen weiter ausdehnen, haben zur Belebung des Verkehres auf unseren Linien nicht wenig beigetragen, wie sich dies aus den nachfolgenden General-Uebersichten der Personen- und Güterbeförderung erkennen läßt.

I. General-Uebersicht

der Personenbeförderung nach den verschiedenen Verkehren im Jahre 1862/63.

	Personen.	Geldbetrag.	
		Gulden.	kr.
1. Interner Verkehr	778,622	341,809	55
2. Directe Verkehre:			
a) Preußisch-Pfälzischer Verkehr.	87,958	71,616	37
b) Hessisch-Pfälzischer Verkehr	172,272	87,913	38
c) Rheinischer Verbands-Verkehr	5,606	6,860	34
d) Französisch-Pfälzischer Verkehr	6,456	6,820	27
e) Badisch-Pfälzischer Verkehr	3,991	4,435	24
Summa 2	276,283	177,646	40
Total	1,054,905	519,456	35

Digitized by Google

II. General-Uebersicht

der Güterbeförderung nach den verschiedenen Verkehren im Jahre 1862/63.

	Transp.-Gewicht.		Geldertrag.	
	Centner.	%	Gulden.	kr.
1. Interner Verkehr	3,307,212	1	230,630	18
2. Directe Verkehre:				
a) Saarbrücken-Hessen-Pfälzischer Verkehr	1,406,891	4	172,329	59
b) Hessisch-Pfälzischer Verkehr	823,132	8	76,681	40
c) Rheinischer Verbands-Verkehr	438,875	1	30,968	52
d) Holländischer Verkehr	208,166	5	9,190	39
e) Belgischer Verkehr	91,275	4	3,723	8
f) Internationaler französischer Verkehr via Forbach	28,407	2	4,522	46
g) Internationaler französischer Verkehr via Weißenburg	667,139	2	37,247	28
h) Bayerischer (Staatsbahn-) Verkehr	42,546	4	5,695	34
i) Sächsischer Verkehr	10,051	2	1,317	33
k) Berliner Verkehr	10,112	—	1,589	27
l) Marseiller Verkehr	4,324	4	314	49
m) Main-Weserbahn-Verkehr	28,213	1	2,059	32
n) Baden-Pfalz-Saarbrücker Verkehr	719,610	1	91,224	56
o) Süddeutscher Verbands-Verkehr	73,216	8	6,131	37
Summa 2	4,551,961	6	442,998	—
Total	7,859,173	7	673,628	18

Es ergibt sich hieraus, daß das Verhältniß zwischen directem und internem Verkehre bei den Personen sich ganz gleich geblieben ist, indem von dem Gesammt-Ergebniß 26% der Frequenz und 34% des Ertrages dem directen Verkehre angehören.

Bei den Gütern dagegen ist der directe Verkehr beträchtlich gestiegen, indem derselbe hinsichtlich des Transport-Quantums 57%, hinsichtlich des Ertrages aber 65% von dem Gesammt-Ergebniß ausmacht gegen 51% respective 58% des Vorjahres.

Auch die Frequenz-Uebersichten der einzelnen Stationen nach der Höhe ihres Transport-Ergebnisses geordnet, sowohl für den Personen- als den Güterverkehr, lassen wir hier wiederum folgen:

Digitized by Google

Uebersicht

der Personenfrequenz der pfälzischen Stationen nach Ankunft und Abgang, sowie nach der Höhe des Frequenz-Ergebnisses im Jahre 1862/63.

Ordn.-Nro.	Stationen.	Anzahl der Personen.		
		Angekommen.	Abgegangen.	Summa.
1	Ludwigshafen	232,635	210,617	443,252
2	Neustadt	132,573	145,342	277,915
3	Frankenthal	90,787	93,563	184,350
4	Speyer	88,934	91,387	180,321
5	Landau	73,477	72,272	145,749
6	Kaiserslautern	58,563	57,649	116,212
7	Zweibrücken	49,833	46,903	96,736
8	Homburg	44,107	46,964	91,071
9	Edenkoben	38,144	36,299	74,443
10	Oggersheim	33,951	36,015	69,966
11	Schifferstadt	26,002	28,787	54,789
12	Landstuhl	26,555	27,355	53,910
13	Haßloch	22,780	22,361	45,141
14	Lambrecht	21,605	19,733	41,338
15	Edesheim	19,048	21,795	40,843
16	Weißenburg	17,667	17,592	35,259
17	Maikammer	17,221	14,712	31,933
18	Knöringen	15,073	14,093	29,166
19	Rohrbach	13,280	12,889	26,169
20	Einöd	12,454	11,348	23,802
21	Winden	11,651	11,991	23,642
22	Mutterstadt	11,702	10,849	22,551
23	Bruchmühlbach	10,978	11,066	22,044
24	Bexbach	8,922	12,213	21,135
25	Hochspeyer	10,356	10,547	20,903
26	Böhl	10,028	9,516	19,544
27	Frankenstein	8,964	10,060	19,024
28	Rheingönheim	9,428	8,915	18,343
29	Schaidt	8,142	8,423	16,565
30	Weidenthal	6,724	6,041	12,765.
31	Bobenheim	6,534	6,138	12,672
32	Hauptstuhl	5,548	5,456	11,004

Digitized by Google

Uebersicht

des Güterverkehres der pfälzischen Stationen nach Empfang und Versandt, sowie nach der Höhe des Transport-Ergebnisses im Jahre 1862/63.

Ordn.-Nro.	Stationen.	Transportirtes Gewicht.					
		Empfang.		Versandt.		Summa.	
		Centner.	%	Centner.	%	Centner.	%
1	Ludwigshafen *)	1,768,155	2	1,682,431	8	3,450,587	—
2	Weidenthal	5,828	6	1,465,453	1	1,471,281	7
3	Neustadt	761,942	8	210,150	1	972,092	9
4	Kaiserslautern	256,768	6	690,052	—	946,820	6
5	Weißenburg **)	395,948	8	325,436	5	721,385	3
6	Homburg	306,760	8	338,469	7	645,230	5
7	Speyer	421,405	7	110,886	3	532,292	—
8	Zweibrücken	242,999	6	162,054	7	405,054	3
9	Winden	350,559	1	18,169	9	368,729	—
10	Landau	251,320	9	73,519	—	324,839	9
11	Frankenthal	171,419	3	127,817	2	299,236	5
12	Landstuhl	75,169	9	150,952	2	226,122	1
13	Edenkoben	78,674	2	62,178	7	140,852	9
14	Mutterstadt	110,337	4	23,575	4	133,912	8
15	Einöd	105,972	1	16,760	—	122,732	1
16	Lambrecht	39,773	4	48,555	9	88,329	3
17	Hochspeyer	5,895	—	74,228	1	80,123	1
18	Rohrbach	40,300	6	27,802	7	68,103	3
19	Königsgarten	23,478	—	38,679	7	62,157	7
20	Schaidt	22,445	6	17,559	1	40,004	7
21	Bruchmühlbach	23,347	4	16,228	7	39,576	1
22	Schifferstadt	29,684	2	6,727	9	36,412	1
23	Haßloch	23,000	—	13,038	2	36,038	2
24	Frankenstein	8,023	—	23,755	1	31,778	1
25	Oggersheim	23,258	4	7,293	2	30,551	6
26	Verbach	11,684	2	10,764	6	22,448	8
27	Maikammer	4,165	5	6,349	2	10,514	7
28	Knöringen	2,624	6	4,347	4	6,972	—
29	Edesheim	4,032	—	2,638	1	6,670	1
30	Rheingönheim	3,334	4	727	5	4,061	9
31	Hauptstuhl	1,727	9	1,233	7	2,961	6
32	Böhl	1,846	5	961	3	2,807	8
33	Bobenheim	173	3	339	6	512	9

*) Unter den Empfang von Ludwigshafen sind 664226,9 Centner Transitgüter begriffen.
**) In dem Versandt von Weißenburg sind 225679,4 Centner Transitgüter enthalten.

Digitized by Google

Die Trajectanstalt für die Beförderung von Güterwagen zwischen Ludwigshafen und Mannheim steht seit dem 8. Januar d. J. im Betriebe und hat ein Ergebniß geliefert, welches die unserseits gehegten Erwartungen nur bestätigen konnte.

In der Zeit vom 8. Januar bis 30. September sind im Ganzen 1,857,611 Centner Güter und Kohlen befördert worden, wovon

1) auf die Richtung von der Pfalz nach Mannheim
1,551,635 Ctr. oder 84 Procent des Gesammt-Verkehrs,
2) auf die Richtung von Mannheim nach der Pfalz
305,975 Ctr. oder 16 Procent des Gesammt-Verkehrs

entfallen.

Erwägt man noch, daß der Verkehr sich in den ersten Monaten der Trajectanstalt noch weniger bediente, theils weil das Rollfuhrwerk anfänglich noch mitarbeitete, theils weil die directen Verkehrs-Einrichtungen mit den jenseitigen Bahnen erst allmählich organisirt werden konnten, so wird das Ergebniß der ersten neun Betriebsmonate nur befriedigen und die Ueberzeugung begründen können, daß die Trajectanstalt für die Folge mindestens ein Jahresquantum von 3 Millionen Centner befördern wird. Im Monat October haben wir 4918 Wagen mit einer Gesammtladung von 358,660 Centner an Gütern und Kohlen trajectirt.

Mehrere Verbesserungen in der Einrichtung und dem Betriebe der Trajectanstalt haben die Leistungsfähigkeit derselben und die Sicherheit des Dienstes wesentlich erhöht, so daß wir im Stande sind, ohne besondere Anstrengung 200 Wagen in 12 Arbeitsstunden mit einem Schiffe über den Rhein zu befördern.

Die chronologische Uebersicht der Länge, Anlagekosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse ist mit den nöthigen Ergänzungen durch die bezüglichen Resultate des Jahres 1862/63 versehen worden und findet sich gegenwärtigem Berichte unmittelbar angehängt.

Nach diesen allgemeinen Erläuterungen gehen wir zur näheren Darstellung der Betriebs-Ergebnisse in seither üblicher Gruppirung über:

2. Haupt-Ergebnisse.

Der Abschluß der Betriebsrechnung pro 1862/63 weist nach

eine Brutto-Einnahme von . .	fl.	2,306,556. 54 kr.
eine Ausgabe von . . .	„	863,360. 8 „
einen Activrest von .	fl.	1,443,196. 46 kr.

Zur Ausführung des gesammten Transportdienstes wurden zurückgelegt:

mit Personenzügen . . .	84327,01	Nutzmeilen,
mit Güter- und Kohlenzügen . .	81976,39	„
Im Ganzen . .		166303,40 Nutzmeilen.
Im Vorjahre wurden zurückgelegt .		164145,94 „
Mehr im Jahre 1862/63 .		2157,46 Nutzmeilen.

Diese Steigerung des Fahrdienstes rechtfertigt sich durch den Mehrtransport von 50,955 Personen und von 1,148,353 Centnern an Gütern und Kohlen.

Das Ergebniß des Betriebes in Einnahme, Ausgabe und Reinertrag zeigt folgende Durchschnittsziffer:

Auf einen Tag

kommt eine Einnahme von	fl.	6,319. 20 kr.
eine Ausgabe von	„	2,365. 22 „
ein Reinertrag von . .	fl.	3,953. 58 kr.

Digitized by Google

Auf eine Bahnmeile

kommt eine Einnahme von	fl.	115,327. 50 kr.
eine Ausgabe von	„	43,168. — „
ein Reinertrag von . .	fl.	72,159. 50 kr.

Auf eine Nutzmeile

kommt eine Einnahme von	fl.	13. 52 kr.
eine Ausgabe von	„	5. 11 „
ein Reinertrag von . .	fl.	8. 41 kr.

Der Vergleich dieser Durchschnittsziffer mit den gleichen Ziffern des Vorjahres zeigt pro 1 Tag und 1 Bahnmeile überall eine Erhöhung, während das Ergebniß pro 1 Nutzmeile ziemlich stationär geblieben ist. Im Uebrigen beziehen wir uns auf die Zusammenstellung der Haupt-Ergebnisse, Beilage Lit. C, wo weitere Detailberechnungen vorgetragen sind.

3. Einnahme und Verkehr.

Die Brutto-Einnahme betrug:

A. an Frachten und Fahrtaxen:			
a) Personentaxen	fl.	525,456. 35 kr.	
b) Güterfrachten	„	673,628. 18 „	
c) Kohlenfrachten	„	913,712. 26 „	
Zusammen .			fl. 2,112,797. 19 kr.
B. an Pachten und Miethen			„ 21,385. 2 „
C. an verschiedenen Einnahmen			„ 172,374. 33 „
Gesammt-Einnahme .			fl. 2,306,556. 54 kr.
Die Gesammt-Einnahme vom vorigen Jahre hat betragen			„ 2,283,066. 2 „
Mehr-Einnahme pro 1862/63			fl. 23,490. 52 kr.
oder 1,09 % gegen das Jahr 1861/62 und			
2,64 % „ „ „ 1860/61.			

Die Einnahme Lit. A, Fahrtaxen und Frachten, auf welche der größte Theil der Erhöhung fällt, wird bei der nachfolgenden Darstellung über die einzelnen Verkehrsgattungen näher erläutert.

Die Einnahme Lit. B, von Miethgeldern verpachteter Grundstücke und Lagerplätze, sodann von dem Gräserei-Erlös herrührend, zeigt ebenfalls eine Erhöhung gegen das Vorjahr.

Die Einnahme Lit. C, bestehend aus dem Erlöse versteigerter Materialabgänge, aus den Zinsen der Baarbestände und der Reservefonds, sodann aus Meilengeldern, hat sich gegen das Vorjahr etwas vermindert, was daher rührt, daß durch den vielfachen Uebergang von fremden Wagen auf die pfälzischen Bahnen sich der Ueberschuß an Meilengeldern geringer berechnet hat, ein Nachtheil, der nicht ganz abzuwenden war, da einestheils die directen Verkehrs-Einrichtungen und insbesondere auch die Trajectanstalt den Wagenübergang begünstigen, anderntheils die beträchtliche Vermehrung des Transportquantums die Zulassung fremden Materials zur Nothwendigkeit gemacht haben. Die Vergleichung der 4 Hauptquellen der Einnahmen unter sich, ergibt nachstehendes Procentverhältniß:

Personentaxen	22,78	Procent,
Güterfrachten	29,21	„
Kohlenfrachten	39,61	„
Andere Quellen	8,40	„

Digitized by Google

woraus hervorgeht, daß der Personenverkehr einen hervorragenderen Stand behauptet hat, während das Verhältniß der übrigen Einnahmsquellen ziemlich stationär geblieben ist.

Wir gehen nunmehr zur Erläuterung der einzelnen Verkehrszweige über.

a. Personen-Verkehr.

Im Laufe des Jahres 1862/63 sind im Ganzen befördert worden:

1,054,905 Personen und ertrugen . fl. 478,929. 17 kr.

im Vorjahre:

1,003,950 Personen mit . . . fl. 457,633. 49 kr.

Mehr im Jahre 1862/63:

50,955 Personen und . . fl. 21,295. 28 kr.

Die Frequenz hat daher um 5,07 % und der Ertrag um 4,7 % zugenommen. Die erfreuliche Erscheinung, daß seit 3 Jahren zum Erstenmale wieder eine Zunahme im Ertrage des Personenverkehres hervortritt, rührt theils von der etwas vermehrten Benützung der höheren Wägen-Classen, theils von dem Durchlauf längerer Fahrstrecken, beziehungsweise von der Zunahme des größeren Reiseverkehrs her.

Dieß geht am anschaulichsten aus den nachfolgenden Durchschnittsziffern hervor.

Von allen Personen sind in allen Wagen-Classen 2,946,402 Meilen, somit 174,825 Meilen mehr als im Vorjahre zurückgelegt worden; auf jede Meile der Bahn kommen 147,320 Personen, und auf jede Person kommen im Durchschnitt 2,87 Meilen. Jede Person hat auf jede Meile 9,49 kr. eingetragen und 14,37 Procent der Gesammt-Frequenz trifft auf die ganze Bahnlänge.

b. Güter-Verkehr.

Es sind im Jahre 1862/63 befördert worden:

7859173,70 Centner mit einem Ertrage von . fl. 673,628. 18 kr.

im Vorjahre:

7359130,90 Centner mit einem Ertrage von . „ 672,835. 51 „

mehr im Jahre 1862/63:

500042,80 Centner und . . . . fl. 792. 27 kr.

Der Güter-Verkehr hat daher um 6,79 Procent zugenommen, während der Ertrag sich beiläufig gleich geblieben ist. Der Umstand, daß der Ertrag nicht gleichen Schritt mit dem erheblich gesteigerten Transportquantum gehalten, findet seine Erklärung durch die eingetretenen Frachtreductionen, über welche wir in der Einleitung dieses Berichtes bereits das Nöthige bemerkt haben.

Unsere Steinbrüche haben im Jahre 1862/63 ebenfalls ein sehr günstiges Ergebniß geliefert. Es sind nämlich inhaltlich der in diesem Jahre unter die Beilagen aufgenommenen Nachweisungen über den Steinbruchbetrieb an verschiedene Stationen befördert worden:

a) Hausteine	2136,30	Cubikmeter,
b) Wölbsteine	306,49	„
c) Platten	624,24	„
d) Richtsteine	960,41	„
e) große Mauersteine . . .	357,00	„
f) gewöhnliche Mauersteine . .	22163,00	„
g) Schrotten	16401,40	„
Zusammen . .	42948,84	Cubikmeter.
Im vorigen Jahre sind befördert worden	34420,91	„
Mehr im Jahre 1862/63 . . .	8527,93	Cubikmeter.

Digitized by Google

Der Steinbruchbetrieb liefert eine

Brutto-Einnahme von . . .	fl. 101,920. 1 kr.
kostete	„ 57,604. 46 „
und ertrug Netto .	fl. 44,315. 15 kr.,

welche auf Cap. I, §. 9 der Betriebsrechnung, als Steintransport-Taxen in Einnahme gestellt sind.

Die näheren Ergebnisse des Steinbruchbetriebes sind durch eine besondere Nebenrechnung ausgewiesen.

Der Bedarf an Bausteinen für die Herstellung der neuen Bahnen und der Hafenerweiterung in Ludwigshafen wird ohne Zweifel eine weitere Ausdehnung des Steinbruchbetriebes für die nächsten Jahre veranlassen.

Die Durchschnittsziffern vom Güterverkehre stellen sich wie folgt:

Ein jeder Centner Gut hat in allen Classen zusammen 5,09 Kreuzer, somit 0,34 kr. weniger als im Vorjahre eingebracht; dagegen haben sämmtliche Centner Gut im Ganzen 52,181,130 Bahnmeilen, somit 4,866,426 Bahnmeilen mehr durchlaufen, als im Vorjahre. Auf jeden Centner kommen 6,64 Meilen, und auf jede Meile der ganzen Bahn kommen 3,609,056 Centner; jeder Centner hat pro Meile 0,78 kr. somit 0,06 kr. weniger als im Vorjahre eingetragen und 33,19 Procent des Gesammt-Verkehres fallen auf die ganze Bahnlänge.

c. Kohlen-Verkehr.

Es sind im Jahre 1862/63 befördert worden:

9,398,661 Centner mit einem Ertrage von .	fl. 913,712. 26 kr.
im Vorjahre:	
8,751,150 Centner mit einem Ertrage von .	fl. 916,516. 45 kr.
mehr im Jahre 1862/63:	
647,511 Centner mit einem Minder-Ertrage von	fl. 2,804. 19 kr.

Während demnach der Kohlen-Verkehr um 7,40 Procent zugenommen hat, hat sich der Ertrag um ein Unbedeutendes, 0,3 Procent, verringert.

Bei dem fortwährend im Steigen begriffenen Kohlenabsatze dürfen wir hier wohl die Erwartung aussprechen, daß auch der Ertrag schon im nächsten Jahre sich ergiebiger gestalten werde.

Die Tabellen Lit. M, N und O der Beilagen geben die näheren Aufschlüsse über die Kohlenabfuhr von den Gruben nach den verschiedenen Stationen. Wir gestatten uns jedoch, hier eine Uebersicht des Kohlenverkehres, nach der Bedeutung der einzelnen Empfangsstationen geordnet, folgen zu lassen:

Es sind befördert worden nach:

1) Ludwigshafen mit Baden und Württemberg . .	2,780,011	Centner.
2) Weißenburg für Schweiz, Elsaß ꝛc. . . .	2,006,960	„
3) Kaiserslautern	766,015	„
4) Speyer mit Waghäusel	599,470	„
5) Zweibrücken	573,140	„
6) Winden nach Baden	477,125	„
7) Neustadt	391,010	„
8) Worms und andere Hessische Stationen . . .	266,055	„
9) Frankenthal	264,190	„
10) Homburg	252,115	„
11) Landau	189,440	„
Zu übertragen . .	8,565,531	Centner.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .	8,565,531 Centner.
12)	Landstuhl	101,270 „
13)	Rohrbach	100,585 „
14)	Mutterstadt	97,700 „
15)	Edenkoben	96,760 „
16)	Oggersheim	84,700 „
17)	Eimöd	81,545 „
18)	Lambrecht	79,400 „
19)	Haßloch	61,660 „
20)	Bruchmühlbach	49,615 „
21)	Hochspeyer	35,325 „
22)	Frankenstein	24,570 „
23)	Rheingönheim	8,400 „
24)	Schifferstadt	7,100 „
25)	Schaidt	4,500 „
	Total . . .	9,398,661 Centner.

Die erheblichste Zunahme fällt, wie eine Vergleichung mit den bezüglichen Resultaten des Vorjahres ergibt, auf Ludwigshafen, welches ein Mehr von circa 640,000 Centnern ausweist, was wohl größtentheils der durch die Traject-Anstalt erleichterten Abfuhr nach Baden und Württemberg zuzuschreiben sein dürfte. Diesem Umstande wird es aber auch beizumessen sein, daß der Kohlenverkehr über die Maxbahn etwas nachgelassen hat, was sich jedoch mit der nahe bevorstehenden Eröffnung der Linie von Winden nach Maxau wieder ausgleichen wird.

Die Durchschnitts-Ergebnisse des Kohlentransportes stellen sich wie folgt:

Jeder Centner Kohlen hat eingebracht 5,83 Kreuzer; sämmtliche Centner Kohlen haben im Ganzen 109,588,387 Meilen zurückgelegt; ein jeder Centner hat sonach 11,66 Meilen durchlaufen und auf jede Meile der ganzen Bahn kommen 5,479,419 Centner; die Kohlencentnermeile stellt sich auf 0,5 Kreuzer und 58,30 Procent des gesammten Kohlenverkehres berechnen sich auf die ganze Bahnlänge.

d. Gepäck- und Equipagen-Transport.

Es sind befördert worden:

4,619,850 Pfund	Reisegepäck und ertrugen	fl. 20,479. 36 kr.,
	im Vorjahre:	
4,540,000 Pfund	und ertrugen	„ 19,400. 56 „
	Mehr im Jahre 1862/63:	
79,850 Pfund	mit	fl. 1,078. 40 kr.

Die Zunahme dieser Transportgattung geht Hand in Hand mit der oben constatirten Zunahme des Reiseverkehres.

Jeder Centner Gepäck hat durchschnittlich 26,60 Kreuzer, somit um circa 1 Kreuzer mehr eingebracht, als im Vorjahre. Sämmtliche Centner Gepäck haben 245,776 Meilen durchlaufen und hat daher ein Centner 5,32 Meilen zurückgelegt; auf jede Meile der ganzen Bahn kommen 12,288 Centner und treffen daher 26,60 Procent des Gesammt-Gepäckverkehres auf die ganze Bahnlänge.

Der Equipagen-Transport zeigt gegen das Vorjahr eine Verminderung der Stückzahl, während das Erträgniß beiläufig gleich geblieben ist. Es sind nämlich 54 Stück mit einem Ertrage von fl. 418. 54 kr. befördert worden und hat daher eine Equipage im Durchschnitt fl. 7. 45 kr. eingetragen.

Digitized by Google

e. Vieh-Transport.

Es sind im Jahre 1862/63 befördert worden:

77,403 Stück Vieh und ertrugen . . . . . fl. 19,594. 26 kr.,

im Vorjahre:

65,891 Stück Vieh mit . . . . . „ 16,235. 7 „

Mehr im Jahre 1862/63:

1,512 Stück Vieh mit . . . . . fl. 3,359. 19 kr.

Im Durchschnitt hat 1 Stück Vieh 15,19 kr. eingebracht.

4. Ausgaben.

Die Betriebs-Ausgaben stellen sich für das Jahr 1862/63 wie folgt:

			Vorjahr.		Differenz.	
Cap. I.	Allgemeine Verwaltung	fl. 59,408. 38 kr.	fl. 62,050. 37 kr.	—	fl.	2,641. 59 kr.
„ II.	Bahn-Verwaltung	„ 246,685. 13 „	„ 250,809. 27 „	—	„	4,124. 14 „
„ III.	Transport-Verwaltung	„ 557,266. 17 „	„ 536,908. 32 „	+	„	20,357. 45 „
Summa aller Betriebs-Ausgaben		fl. 863,360. 8 kr.	fl. 849,768. 36 kr.	+	fl.	13,591. 32 kr.

Die nicht sehr beträchtliche Mehrausgabe rechtfertigt sich vollständig durch die Betriebskosten der Traject-Anstalt, welche ausweislich der Betriebs-Rechnung Cap. III. § 12 allein schon circa fl. 16,000 betragen.

Erwägt man nun, daß der Betrieb für den Mehrtransport von 1,148,553 Centner Güter und Kohlen und für die übrigen Mehrtransporte wesentlich höhere Leistungen zu bethätigen hatte, so muß das Ergebniß der diesjährigen Ausgabe, welches überdies im Cap. I. und II. Ersparungen nachweist, als befriedigend bezeichnet werden und zwar um so mehr, als der Erneuerungsfond nur nach Maßgabe des Budgets in Anspruch genommen wurde, wie dies in Abtheilung 6 gegenwärtigen Berichtes des Näheren erläutert ist.

Die rechnungsmäßig nachgewiesene Gesammt-Ausgabe des Betriebes von fl. 863,360. 8 kr. beträgt von der Gesammt-Einnahme ad fl. 2,306,556. 54 kr. ohne Berücksichtigung des Material-Vorrathes im protokollarisch constatirten Werthe von fl. 77,250. 51 kr. nur

37,42 Procent,

somit nur 0,20 Procent mehr als im Vorjahre, ein Resultat, das insbesondere mit Rücksicht auf die im Laufe dieses Jahres eingetretenen Gehalts-Erhöhungen des Personals, welche eine weit beträchtlichere Mehrung der Ausgaben hätten erwarten lassen, alle Anerkennung verdienen dürfte.

Das Procentverhältniß der drei Hauptpositionen der Ausgabe stellt sich wie folgt:

Cap. I.	Allgemeine Verwaltung . .	6,88 Procent.
„ II.	Bahn-Verwaltung . . .	28,57 „
„ III.	Transport-Verwaltung . .	64,55 „
	Zusammen . .	100,00 Procent.

Die Gesammt-Ausgabe des Betriebes ergibt einen Durchschnitt von

fl. 5. 11 kr. oder 2,96 Thaler pro Nutzmeile,

ein Ausgabesatz, der nach der neuesten deutschen Eisenbahn-Statistik, welche freilich vom Jahre 1861 herrührt, der billigste von allen Bahnen ist.

Digitized by Google

5. Finanz-Ergebniß.

Einnahmen		fl. 2,306,556. 54 kr.
Ausgaben		„ 863,360. 8 „
Activ-Rest		fl. 1,443,196. 46 kr.

Zur Erzielung dieses Ergebnisses haben unsere Züge im Personen-, Güter- und Kohlendienste im Ganzen 166,303 Nutzmeilen zurückgelegt; es hat sonach

eine Nutzmeile

brutto ertragen	fl. 13. 52 kr.
gekostet	„ 5. 11 „
netto ertragen	fl. 8. 41 kr.

Der Reinertrag des Betriebes

ad fl. 1,443,196. 46 kr.

repräsentirt von dem Actien-Capitale nach seinem unveränderten Stande von 23,318 Actien à fl. 500 zu fl. 11,659,000 eine Rente von

12,378 Procent.

Von dem Rein-Ertrage zu . . . fl. 1,443,196. 46 kr. = 12,378 Proc.

sind nach Cap. IV. § 1 und 2 der Jahres-Rechnung verwendet für:

a) Zinsen des Actien-Capitals	fl. 465,630. — kr.	
b) Zinsen des Prioritäts-Capitals zu 5 pCt.	„ 78,277. 30 „	
c) Zinsen des Priorit.-Capitals zu 4½ pCt.	„ 36,112. 30 „	
d) Zinsen des convertirten Prioritäts-Capitals zu 4 pCt.	„ 58,854. — „	
e) Zinsen des Prioritäts-Capitals zu 4 pCt.	„ 34,812. — „	
f) Convertirungskosten	„ 15,283. 7 „	
g) Amortisation	„ 23,000. — „	
Zusammen		fl. 711,969. 7 kr. = 6,106 Proc.
Verbleibt ein verfügbarer Ueberschuß von		fl. 731,227. 39 kr. = 6,272 Proc.

Nach den Bestimmungen über die Zinsen-Garantie des Staates vom Jahre 1843 (vergl. pag. 41 der Satzungen) ist 1 pCt. vom Actien-Capitale in den Reservefond zur Erstattung eventueller Zinszuschüsse oder mit Genehmigung der Königl. Staats-Regierung in den Erneuerungsfond zurückzulegen mit . . . . . fl. 116,590. — kr.

Würde nun die General-Versammlung eine **Dividende** von 25 fl. per Actie oder 5 Proc. vom Actien-Capitale feststellen mit . . . „ 582,950. — „

so ergäbe dies eine Summe von . . . fl. 699,540. — kr. = 6,000 Proc.

und es verbliebe alsdann noch ein Rest von fl. 31,687. 39 kr. = 0,272 Proc., welcher in Gemäßheit des § 75 der Satzungen nach dem Beispiele früherer Jahre theils zur weiteren Dotirung des Erneuerungsfonds, theils zu einer Schenkung an die Unterstützungs-Anstalten des Personals verwendet werden könnte.

Digitized by Google

6. Reservefonds.

a. Reservefond für eventuelle Zuschüsse des Staates.

Der Bestand dieses Reservefonds von fl. 807,124. 26 kr. hat sich auch pro 1862/63 nicht geändert, nachdem die für diesen Fond bestimmte Rücklage von 1 Procent oder fl. 116,590 durch Beschluß der General-Versammlung vom 22. December 1862 dem Erneuerungsfond des Betriebes überwiesen wurde und dieser Beschluß laut höchster Entschließung von 6. März 1863 die Genehmigung der Königl. Staats-Regierung erhalten hat. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß dieser Fond von fl. 807,124 zur Sicherung des Staates wegen eventueller Zinszuschüsse alle Garantie darbiete und daß daher von dessen weiterer Erhöhung um so füglicher Umgang genommen werden könnte, als der consolidirte Zustand des Unternehmens und der Ablauf der Garantiezeit im Jahre 1874 jede Gefahr für den Staat auszuschließen scheint.

Die Zinsen dieses Fonds sind nach Maßgabe der Satzungen den Betriebs-Einnahmen zugewiesen und unter Cap. VI. der Jahresrechnung vereinnahmt.

b. Erneuerungsfond des Oberbaues und der Transportmittel.

Nach dem letzten Geschäfts-Berichte war der Bestand dieses Fonds am 1. October 1862	fl. 59,530. 1 kr.	
Hiezu kam:		
a) der durch Beschluß der General-Versammlung vom 22. December 1862 überwiesene Rechnungsrest pro 1861/62 mit	„ 9,638. 11 „	
b) die durch Beschluß der nämlichen General-Versammlung dem Erneuerungsfond überwiesene Rücklage von 1 Procent mit	„ 116,590. — „	
zusammen		fl. 126,228. 11 kr.
Bestand pro 1862/63		fl. 185,758. 12 kr.
Auf diesen Fond sind in Ausgabe verrechnet worden laut Verwaltungsrathbeschluß vom 26. October d. J.		
a) für Erneuerung des Oberbaues zur Anschaffung von Schwellen, Schienen ꝛc.	fl. 72,667. 25 kr.	
b) für Erneuerung des Transport-Materials, zur Anschaffung von Feuerbüchsen, Bandagen, Achsen ꝛc.	„ 28,001. 5 „	
Summa der Ausgaben . . .		„ 100,668. 30 „
Verbleibt ein Rest von . . .		fl. 85,089. 42 kr.,

welcher als Bestand pro 30. September 1863 auf das folgende Rechnungs-Jahr übergeht.

Nachdem die Pfälzische Ludwigsbahn nunmehr bereits 15 Jahre, streckenweise sogar 17 Jahre, im Betriebe steht und die massenhaften Transporte eine starke Abnützung der Bahn, sowie des Materials bewirken, so ist es dringend geboten, die nöthigen Erneuerungen am Oberbau und den Transportmitteln vorzunehmen, um die Bahn jeweils in vollkommen betriebsfähigem Stande zu erhalten. Eine weitere Dotirung des Erneuerungsfonds scheint daher für die nächsten drei bis vier Jahre, in welchen das Erneuerungsbedürfniß sich noch in stärkeren Proportionen geltend machen wird, unumgänglich nothwendig und gestatten wir uns daher auch in diesem Jahre den Antrag an verehrliche General-Versammlung zu stellen,

Digitized by Google

daß sie, falls die Königl. Staats-Regierung dem bezüglichen Ansuchen der Verwaltung willfahren werde, genehmigen wolle, die für den Zinsreservefond bestimmte Rücklage von 1 Procent, d. i. die Summe von fl. 116,590 vom Jahre 1862/63 entweder ganz, oder doch wenigstens zur Hälfte für das laufende Jahr dem Erneuerungsfond zu überweisen.

7. Fahrdienst und Transportmittel.

Der Fahrdienst ist im Laufe dieses Jahres in voller Regelmäßigkeit und ohne alle Störung ausgeführt worden. Unsere Personenzüge haben nahezu 3 Millionen Personenmeilen und unsere Güter- und Kohlenzüge beiläufig 162 Millionen Centnermeilen gefahren, so daß die Leistungen unserer Transportmittel in einem bis jetzt noch nicht dagewesenen Grade gesteigert werden mußten.

Im Ganzen wurden 181447,40 Locomotivmeilen zurückgelegt.

Die Locomotiven der Marbahn haben hievon 16948,22 Meilen gefahren, wogegen von den Maschinen der Ludwigsbahn 3551,84 Dienstmeilen auf der Marbahn gemacht worden sind, so daß nach Abgleichung dieser gegenseitigen Leistungen die Maschinen der Maximiliansbahn für die Ludwigsbahn 13396,89 Dienstmeilen besorgten, wofür Vergütung erfolgte.

Es entfallen hiernach 168050,51 Meilen auf 41 Locomotive der Ludwigsbahn und zwar auf 17 Personenzug- und 24 Güterzug-Maschinen.

Auf jede Maschine kommen im Durchschnitt 4099 Meilen; diejenige Maschine, welche am meisten im Dienst war, legte 7213,84 Meilen zurück; die Leistungen der einzelnen Maschinen und deren Materialverbrauch sind aus der Beilage Lit. P zu entnehmen.

Der Transportdienst wurde durch 119 Personenwagen mit circa 4000 Sitzplätzen ausgeführt; unter diesen 119 Personenwagen sind zu den bereits im Vorjahre angeschafften 20 Stück großer III. Classe Wagen mit Fenstern noch 12 Stück der alten kleinen III. Classe Wagen in eigener Werkstätte umgearbeitet und mit Fenstern versehen worden. Außerdem waren in Verwendung 1453 Lastwagen verschiedener Gattung mit einer Ladefähigkeit von 176,120 Centnern. Mit diesen Wagen wurden im Ganzen zurückgelegt 6,000,296 Achsmeilen, hievon auf fremder Bahn 2,102,958 Meilen; dagegen wurden mit fremden Wagen auf der Ludwigsbahn 2,266,437 Achsmeilen zurückgelegt, so daß der ganze Dienst auf der Ludwigsbahn 6,163,775 Achsmeilen erforderte.

Hievon entfallen auf

Personenwagen	1,329,315	Achsmeilen,
Güter- und Kohlenwagen . .	4,834,460	„
zusammen .	6,163,775	Achsmeilen.

Im Durchschnitt hat zurückgelegt:

Jeder Personenwagen	5710	Meilen.
„ Güter- und Kohlenwagen . .	1598	„
„ Wagen im Ganzen . . .	1909	„

Eingetragen hat im Durchschnitt per Achsmeile:

Jeder Personenwagen	22,80	kr.
„ Güter- oder Kohlenwagen . . .	20,44	„
„ Wagen im Ganzen	21,80	„

Eingetragen hat im Durchschnitt per Tag:

Jeder Personenwagen	fl. 11. 59	kr.
„ Güter- oder Kohlenwagen . .	„ 3. 22	„
„ Wagen im Ganzen . . .	„ 4. 24	„

Digitized by Google

Die gesammte im abgelaufenen Dienstjahre beförderte Last an Transporten von Personen, Gütern, Kohlen, Gepäck, Thieren, Regie-Transporten ꝛc. beträgt beiläufig

20 Millionen Centner.

Die Kosten für Instandhaltung des Fahrmaterials betragen:

für die Locomotiven . . .	fl. 45,049.	1 kr.
„ „ Personenwagen . .	„ 12,828.	34 „
„ „ Güterwagen . . .	„ 18,625.	34 „
„ „ Kohlenwagen . . .	„ 23,782.	16 „

Die Reparatur der Locomotive beträgt per Locomotivmeile . . 14,897 kr.

Die Reparatur der Wagen per Achsmeile . . . . . 0,552 „

Die in den Werkstätten ausgeführte Reparatur an Locomotiven bestand aus nachstehenden Arbeiten:

an 2 Kesseln wurden neue kupferne Feuerbüchsen eingesetzt;

an 3 Kesseln wurden die eisernen Umhüllungskasten erneuert;

an 3 Kesseln sind neue eiserne Rohrwände eingezogen worden;

an 3 Kesseln wurden die Rauchkammern erneuert;

an 4 Kesseln wurden neue eiserne Rahmen zwischen Umhüllungskasten und Feuerbüchse angebracht;

an 8 Maschinen wurden die Kamine erneuert;

an 8 Maschinen sind neue Aschenkasten angebracht worden;

an 7 Maschinen wurden die Regulatoren nebst den Einströmungs- und Sammelrohren erneuert, ebenso an 4 weiteren Maschinen die Aus- und Einströmungsröhre.

Die Kessel erhielten im Ganzen 353 Stück neue Siedröhre und 770 Siedröhre, welche angestückt wurden.

Ebenso wurden die Kessel mit 821 neuen kupfernen Stehbolzen versehen. An 6 Maschinen wurden die Dampfkolben erneuert und mit Kolbenstangen von Gußstahl versehen und 52 neue Kolbenringe eingesetzt.

4 Maschinen erhielten neue Blechverkleidungen.

9 Maschinen wurden frisch lackirt.

10 Injections-Apparate nach Giffard wurden angefertigt und zum Theil an Maschinen angebracht.

An 18 Maschinen wurden die vorschriftsmäßigen Kesselproben vorgenommen.

An 4 Maschinen wurden die Cylinder ausgebohrt.

An 4 Maschinen und 5 Tender wurde die Puffer- und Zughakenstellung abgeändert.

Allgemeine Reparaturen, als Ergänzung von Federn, Achsenlagern, Ventils, Hahnen, Kurbel- und Kuppelstangenlager, Schieberführungen, Bremsspindeln, Kuppelungen ꝛc. sind nach Bedarf ausgeführt worden.

An den Locomotiven wurden abgenützte Bandagen durch neue ersetzt:

von Gußstahl	30 Stück.
von Puddelstahl	25 „
an den Tendern von Puddelstahl . . .	18 „
von Feinkorneisen	14 „

Die Arbeiten an den Wagen waren hauptsächlich folgende:

An 7 Personenwagen I. und II. Classe wurden die Polsterungen und Garnirungen ganz neu gemacht und an 11 Wagen theilweise erneuert.

11 Personenwagen wurden theilweise umgebaut, um die neue Puffer- und Zughakenstellung anbringen zu können.

Neue Bedachung erhielten 8 Personenwagen und an 50 Personenwagen wurden die Dächer mit neuer Cementmasse überzogen.

Digitized by Google

36 Personenwagen wurden neu lackirt.

An 30 Güterwagen wurde die Puffer- und Zughakenstellung abgeändert.

An 6 Güterwagen mußte in Folge von Beschädigungen auf fremden Bahnen ein vollständiger Umbau vorgenommen werden.

An 12 Güterwagen mit 200 Centnern Tragkraft wurden Erhöhungen zum Coaks-Transport angebracht.

An 8 Güterwagen wurde die Bedachung neu gemacht; an 54 Wagen wurden die Dächer mit Cementmasse überzogen; 106 Güterwagen erhielten neuen Anstrich. An den Personen- und Güterwagen wurden Bandagen ersetzt:

150 Stück von Eisen,
58 Stück von Puddelstahl.

Desgleichen 100 Stück eiserne Achsen ausgetauscht.

57 Coakswagen von 80 Centner Tragkraft wurden zu Steinwagen von 100 Centner Tragkraft umgebaut.

7 große Bremswagen auf eine Ladefähigkeit von 200 Centner abgeändert.

4 beschädigte Steinwagen mußten ebenfalls umgebaut werden.

An den älteren Kohlenwagen wurden an Bandagen und Achsen ersetzt:

272 Stück Bandagen,
136 Stück Achsen.

An 50 Kohlenwagen wurden die Achsenlager mit einer Vorrichtung versehen, wodurch bedeutende Oelersparniß erzielt werden wird.

Allgemeine Reparaturen an allen Gattungen von Wagen wurden in den Werkstätten Ludwigshafen und Kaiserslautern unausgesetzt besorgt und bestanden hauptsächlich in Auswechseln und theilweiser Ergänzung der Federn, der Gummiringe an Zug- und Stoß-Apparaten, Ersetzen der Achsenlager, Abdrehen der Räder, Auswechseln der schadhaften Holztheile, Wiederherstellung sämmtlicher beschädigten Eisentheile, Erneuerung des Anstrichs 2c., so daß das Fahrmaterial in stets brauchbarem Stande erhalten blieb.

Die Material- und Werkstätterechnungen enthalten die nähere Nachweisung über alle diese und andere in unseren Werkstätten ausgeführten Reparaturen und Arbeiten, ebenso die genaue Nachweisung über Anschaffung und Verbrauch von Brennmaterial, Metallen, Hölzern, Fetten und sonstigen Materialien.

Wir hatten auch in diesem Jahre weder eine Betriebsstörung, noch einen Unfall an Leben und Gesundheit der Reisenden zu beklagen; 3 Achsbrüche an Güter- und Kohlenwagen sind vorgekommen, jedoch ohne erheblichen Schaden für Bahn und Material.

Im Bahnhofe Ludwigshafen verlor Heizer Schaedler das Leben, indem er die Bahn trotz des warnenden Zurufes des Bahnwartes kurz vor einer herannahenden Maschine noch überschreiten wollte und von derselben überfahren worden ist.

In ähnlicher Weise wurde Bahnwart Wippel von einem Zuge überfahren und sofort getödtet. In beiden Fällen hat die gerichtliche Untersuchung festgestellt, daß die Unglücksfälle durch eigene Schuld der Verunglückten herbeigeführt worden seien. Es ist eine betrübende Thatsache, daß solche Unfälle trotz aller Warnungen und Strafen nicht ganz zu vermeiden sind.

8. Personal.

Das Personal hat in dankbarer Anerkennung der ihm zu Theil gewordenen erheblichen Gehalts-Aufbesserung alle Anstrengungen gemacht, den Anforderungen des Dienstes aufs Beste zu entsprechen und können wir daher der Dienstführung desselben im Allgemeinen nur ein gutes Zeugniß geben.

Digitized by Google

Die Pensions- und Unterstützungscasse des Personals zeigt folgenden Abschluß:

Bestand am 1. October 1862 . . .		fl. 163,756. 46 kr.
Einnahme pro 1862/63:		
1. Beitrag der Gesellschaft . .	fl. 11,000. — kr.	
2. Beiträge des Personals . .	„ 17,518. 13 „	
3. Zinsen	„ 9,294. 50 „	
4. Strafen	„ 389. 58 „	
5. Diverse	„ 133. 49 „	
Summa der Jahres-Einnahmen		„ 38,336. 50 „
Gesammt-Einnahmen . . .		fl. 202,093. 36 kr.
Ausgaben pro 1862/63:		
1. Pensionen	fl. 6,804. 1 kr.	
2. Unterstützungen	„ 1,055. — „	
3. Diverse	„ 79. — „	
Summa der Jahres-Ausgabe .		„ 7,938. 1 „
Bleibt Activ-Rest . . .		fl. 194,155. 35 kr.

Der außerdem noch bestehende Sterbekassevereín der Angestellten hat in diesem Jahre für 12 verstorbene Angestellte an deren Relicten 12 Beiträge à fl. 200 mit fl. 2400 hinausbezahlt und hat das Personal pro 1862/63 an Beiträgen für die Pensions- und Sterbekasse die sehr erhebliche Summe von fl. 19,918. 13 kr. aus eigenen Mitteln entrichtet.

Nachdem die jährliche Ausgabe der Pensionskasse sich schon auf nahezu fl. 8000 beläuft, dieselbe überdies wegen der nunmehr öfters vorkommenden Pensionsfälle noch beträchtlich wachsen dürfte, so gestatten wir uns schließlich zu beantragen, daß es der verehrlichen General-Versammlung gefallen wolle, den Unterstützungsanstalten des Personals den seit Jahren bewilligten Beitrag aus dem Einnahmereste wieder zufließen zu lassen.

Ludwigshafen, den 6. December 1863.

Jæger.

Digitized by Google

Digitized by Google

etriebs-Eröffnung im Jahre 1850.

rag	Auf eine Bahnmeile kommt						Auf eine Nutzmeile kommt						Die Ausgabe beträgt von der Brutto-Einnahme nach Procenten	Der Reinertrag beträgt vom Actien-Capital nach Procenten	Zinsen und Dividenden wurden auf die Actien bezahlt nach Procenten	Der Reservefond für eventuelle Zinszuschüsse betrug am Jahresschlusse.		Der Erneuerungs-Reservefond betrug am Jahresschlusse.	
l.	Einnahme.		Ausgabe.		Reinertrag.		Einnahme.		Ausgabe.		Reinertrag.								
	fr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.				fl.	kr.	fl.	kr.
58	36760	36	14979	37	21780	58	11	2	4	30	6	32	40,74	3,51	4	—	—	—	—
58	43621	40	15025	5	28595	43	11	2	3	47	7	14	34,44	4,65	4	—	—	—	—
—	69946	18	22324	42	48328	42	12	—	3	41	8	16	30,90	6,83	5⅔	9994	26	—	—
44	76726	2	26720	12	50005	48	13	32	4	42	8	48	34,82	9,07	7	112084	26	—	—
7	98080	12	31537	58	66542	14	15	27	4	58	10	30	32,15	11,00	9	224174	26	—	—
48	102955	49	34337	6	69454	34	15	43	5	9	10	36	33,35	11,03	9	340764	26	—	—
12	115349	12	36587	15	78844	21	17	16	5	28	11	48	31,71	12,92	10	457354	26	12169	12
25	120473	57	41256	11	79217	47	17	26	5	56	11	30	34,24	13,59	11	573944	26	26429	37
21	114125	30	41648	54	72476	34	15	56	5	48	10	8	36,49	12,43	9¾	690534	26	44269	58
51	113786	3	43822	21	69963	26	14	52	5	44	9	8	38,51	12,00	9	807124	26	66787	19
51	112360	3	48205	48	64154	15	14	9	6	4	8	5	38,00	11,005	8	807124	26	145394	25
26	114153	18	42488	26	71664	52	13	54	5	10	8	44	37,22	12,293	9	807124	26	59530	1
46	115327	50	43168	—	72159	50	13	52	5	11	8	41	37,42	12,378	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Beilage Lit. **A.**

Bau-Rechnung

der

Pfälzischen Ludwigsbahn

pro **1862/63.**

Digitized by Google

1861/62 und retro schon verrechnete Beträge.		Einnahme.
Gulden.	kr.	
11662200	—	II. Actien-Capital . . . . .
306737	3	III. Zinsen von angelegten Capitalien . . . . .
1185	35	IV. Verzugszinsen vom Actien-Capital . . . . .
151591	19	V. Erlös aus verkauften Grundstücken . . . . .
2605	28	VII. Agio auf Wechsel und Geld . . . . .
12114	52	VIII. Unvorgesehene Einnahmen . . . . .
63	—	IX. Umschreibgebühr auf Actien . . . . .
7762	38	X. Stückzinsen auf volleinbezahlte Interimsscheine . . . . .
3200000	—	XI. 5 pCt. Prioritäts-Anlehen . . . . .
82856	10	XII. Rückvergütung vom Betrieb . . . . .
941477	30	XIII. Agio auf Actien . . . . .
800000	—	XIV. 4½ pCt. Prioritäts-Anlehen . . . . .
900000	—	XV. 4 pCt. Prioritäts-Anlehen . . . . .
18068593	35	Summa der Einnahmen pro 1862/63 . . . . .
		„ „ „ der Vorjahre . . . . .
		„ aller Einnahmen . . . . .

Digitized by Google

Eingegangene Beträge pro 1862/63.				Bemerkungen.	Eingegangene Beträge bis 30. Septbr. 1863.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		—	—		11662200	—
		64863	46		371600	49
		—	—		1185	35
		2862	53		154454	12
		—	—		2605	28
		1554	42		13669	34
		—	—		63	—
		—	—		7762	38
		—	—		3200000	—
		—	—		82856	10
		—	—		941477	30
		—	—		800000	—
		—	—		900000	—
		69281	21		18137874	56
		18068593	35			
		18137874	56			

Digitized by Google

1861/62 und retro schon verrechnete Beträge.		A. Ausgaben.
Gulden.	kr.	
47915	27	Ausgaben 1838/44 . . . . .
539	19	Generalversammlung . . . . .
21394	26	Verwaltungsrath . . . . .
60918	45	Direction . . . . .
63076	23	Erhebekosten für Einzahlungen . . . . .
1197127	29	Verzinsung des Actien-Capitals . . . . .
3564	—	Steuern und Umlagen . . . . .
1038	17	Zinsen von Cautionen . . . . .
7983	42	Remisen für Auszahlungen . . . . .
1946	53	Kosten beim Wiederverkauf von Grundstücken . . . . .
82024	30	Disconto auf Wechsel, Verlust auf Obligationen . . . . .
2170	44	Feuerassekuranz auf Häuser und Möbel . . . . .
198	49	Zinsen des Pensions-Capitals . . . . .
69697	19	Kosten auf Prioritäts-Anlehen . . . . .
18315	56	Stückzinsen auf 5 pCt. Prioritäts-Anlehen . . . . .
17086	4	Zinsen auf 5 pCt. bayer. Obligationen . . . . .
1999	45	Unvorgesehene Ausgaben der Direction . . . . .
26250	—	Zinsen von 5 pCt. Prioritäts-Obligationen . . . . .
29666	40	Zinsen auf fl. 800,000 von königl. Kreis-Casse . . . . .
1652914	28	Summa der Ausgaben A. pro 1862/63 . . . . .
		„ „ „ A. der Vorjahre . . . . .
		„ aller Ausgaben A. . . . .

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1862/63.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr 1863.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		—	—		47915	27
		—	—		539	19
		—	—		21394	26
		—	—		60918	45
		3822	5		66898	28
		37144	—		1234271	29
		—	—		3564	—
		—	—		1038	17
		—	—		7983	42
		—	—		1946	53
		—	—		82024	30
		—	—		2170	44
		—	—		198	49
		—	—		69697	19
		—	—		18315	56
		—	—		17086	4
		—	—		1999	45
		—	—		26250	—
		—	—		29666	40
		40966	5		1693880	33
		1652914	28			
		1693880	33			

Digitized by Google

1861/62 und retro schon verrechnete Beträge.		Abschnitt I. B. Bau-Ausgaben.	
Gulden.	kr.		
185852	14	Technische Direction	
2000260	19	Grundankauf	
		Erbaukosten der eigentlichen Bahn:	
1757015	26	Erd- und Planirarbeiten	
695886	59	Tunnels	
750629	40	Brücken, Durchlässe Viaducte ꝛc.	
753506	17	Unterbau	
2566465	24	Oberbau	
59928	25	Straßen- und Wegübergänge	
93157	6	Bahnwartswohnungen, Wachthäuser	
4838	23	Einfriedigung der Bahn	
3941	31	Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains	
2474	12	Bachcorrectionen	
24951	6	Verschiedene gemeinsame Baukosten	
6712794	29		
		Anlage der Bahnhöfe:	
68232	3	Pflästerungsarbeiten Weganlagen ꝛc. ꝛc.	
8093	34	Abzugscanäle, Senkgruben	
162173	27	Ausweichvorrichtungen, Drehscheiben	
25521	44	Wasserreservoirs, Pumpen, hydraulische Krahnen	
887477	29	Dienstgebäude und deren Einrichtung	
23387	30	Bahnhofs-Einfriedigung	
142249	9	Verschiedene gemeinsame Arbeiten	
1317134	56		
138122	58	Einrichtung der Werkstätte	
55941	8	Allgemeiner Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben	
23301	4	Electrischer Telegraph, Signallaternen u. s. w.	
10095	46	Thurmuhren und sonstige Vorrichtungen	
5424	5	Provisorische Bahneinrichtung	
2581	42	Herstellung einer Zollverbindungsbahn	
10451508	41	Transport	

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1862/63.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1863.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
—	—	—	—		185852	14
—	—	685	10		2000945	29
—	—				1757015	26
—	—				695886	59
—	—				750629	40
—	—				753506	17
—	—				2566465	24
—	—				59928	25
3293	10				96450	16
—	—				4838	23
—	—				3941	31
—	—				2474	12
—	—				24951	6
		3293	10			
—	—				68232	3
—	—				8093	34
—	—				162173	27
—	—				25521	44
11524	—				899001	29
—	—				23387	30
1269	39				143518	48
		12793	39			
		1743	49		139866	47
		—	—		55941	8
		786	55		24087	59
		—	—		10095	46
		—	—		5424	5
		—	—		2581	42
		19302	43		10470811	24

Digitized by Google

1861/62 und retro schon verrechnete Beträge.		Abschnitt I. B. Bau-Ausgaben.
Gulden.	kr.	
10451508	41	. . . . . Transport . . . . .
59563	27	Einrichtung der Gasbeleuchtung . . . . .
94	9	Erbauung von Coaksöfen . . . . .
26434	4	Sicherheitsschienen und Stühle . . . . .
698	32	Beschießung von Ludwigshafen . . . . .
25765	13	Verlust auf bad. 3½ Industrie-Obligationen . . . . .
90820	57	Directorial-Gebäude . . . . .
2042911	46	Anlegung des zweiten Schienen-Geleises . . . . .
2144	58	Gemeinschaftliche Rechnung der Bahn und Stadt Speyer . . . . .
		Anlegung einer Trajectanstalt . . . . .
		Baukosten in Neustadt für gemeinschaftliche Rechnung mit der Pfälzischen Ludwigsbahn, Maxbahn und der Neustadt-Dürkheimer Bahn . . . . .
12699941	47	Summa der Ausgaben B. Abschnitt I. pro 1862/63 . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt I. der Vorjahre . . . .
		„ aller Ausgaben B. Abschnitt I. . . . .

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1862/63.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1863.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		19302	43	. . . . .	10470811	24
		3238	21	. . . . .	62801	48
		—	—	. . . . .	94	9
		—	—	. . . . .	26434	4
		—	—	. . . . .	698	32
		—	—	. . . . .	25765	13
		—	—	. . . . .	90820	57
		1513	18	. . . . .	2044425	4
		—	—	. . . . .	2144	58
		25499	13	. . . . .	25499	13
		4911	16	. . . . .	4911	16
		54464	51	. . . . .	12754406	38
		12699941	47	. . . . .		
		12754406	38			

Digitized by Google

1861/62 und retro schon verrechnete Beträge.		Abschnitt II. B. Bau-Ausgaben.
Gulden.	kr.	
3356510	26	Anschaffung der Fahrapparate . . . . .
76644	46	Betriebseinrichtung . . . . .
3433155	12	Summa der Ausgaben B. Abschnitt II. pro 1862/63 . . . .
		„ „ „ B. „ II. der Vorjahre . . .
		„ aller Ausgaben B. Abschnitt II . . . . .
		Summa der Ausgaben A. . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt I. . . . .
		„ „ „ B. Abschnitt II. . . . .
		Summa aller Ausgaben bis 30. September 1863. . .

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1862/63.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1863.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		45401	57	. . . . .	3401912	23
		2583	43	. . . . .	79228	29
		47985	40	. . . . .	3481140	52
		3433155	12			
		3481140	52			
		1693880	33			
		12754406	38			
		3481140	52			
		17929428	3			
				Abgleichung:		
				Summa aller Einnahmen . . .	18137874	56
				„ „ Ausgaben . . .	17929428	3
				Activ-Rest . . .	208446	53

Digitized by Google

Bau-Rechnung

der

Speyer-Germersheimer Bahn

pro **1862/63.**

Digitized by Google

Einnahme.

II. 4% Prioritäts-Anlehen	
III. Zinsen von angelegten Capitalien	
IV. Stückzinsen auf ausgegebene Prioritäts-Obligationen	
V. Erlös aus entbehrlichen veräußerten Mobilien und Immobilien	
VI. Unvorgesehene Einnahmen	
VII. Rückvergütung vom Betrieb	
Summa der Einnahmen pro 1862/63	

Digitized by Google

Eingegangene Beträge pro 1862/63.				Bemerkungen.	Eingegangene Beträge bis 30. Septbr. 1863.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		1000000	—	. . . . .	1000000	—
		—	—	. . . . .	—	—
		—	—	. . . . .	—	—
		—	—	. . . . .	—	—
		—	—	. . . . .	—	—
		—	—	. . . . .	—	—
		1000000	—	. . . . .	1000000	—

Digitized by Google

A. Ausgaben.

Generalversammlung	
Verwaltungsrath	
Direction	
Erhebungskosten für Einzahlungen	
Verzinsung des Prioritäts-Anlehens	
Steuern und Umlagen	
Remisen für Auszahlungen	
Wiederveräußerungskosten entbehrlicher Grundstücke	
Kosten auf 4 pCt. Prioritäts-Anlehen	
Zinsen auf 4 pCt. Prioritäts-Anlehen	
Unvorgesehene Directorial-Ausgaben	
Summa der Ausgaben A. pro 1862/63	

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1862/63.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1863.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		—	—		—	—
		19	31		19	31
		335	12		335	12
		19000	—		19000	—
		—	—		—	—
		—	—		—	—
		84	36		84	36
		—	—		—	—
		12099	4		12099	4
		—	—		—	—
		—	—		—	—
		31538	23		31538	23

Digitized by Google

B. Bau-Ausgaben.

Technische Direction . . . . . .
Grundankauf . . . . . .

Erdbaukosten der eigentlichen Bahn:

Erd- und Planirarbeiten . . . . . .
Brücken, Durchlässe, Viaducte ꝛc. . . . . .
Unterbau . . . . . .
Lieferung von Schwellen . . . . . .
Oberbau . . . . . .
Straßen- und Wegübergänge . . . . . .
Bahnwartswohnungen, Wachthäuser . . . . . .
Einfriedigung der Bahn . . . . . .
Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains . . . . . .
Bachcorrectionen . . . . . .
Verschiedene gemeinsame Bahnbaukosten . . . . . .

Anlage der Bahnhöfe:

Pflästerungsarbeiten Weganlagen ꝛc. ꝛc. . . . . .
Abzugscanäle, Senkgruben . . . . . .
Ausweichvorrichtungen, Drehscheiben . . . . . .
Wasserreservoirs, Pumpen, hydraulische Krahnen . . . . . .
Dienstgebäude und deren Einrichtung . . . . . .
Bahnhofs-Einfriedigung . . . . . .
Verschiedenartige Ausgaben und Einrichtungen . . . . . .

. . . . . Transport . . . . . .

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1862/63.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1863.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
—	—	5443	7		5443	7
—	—	210549	44		210549	44
41348	17				41348	17
48006	40				48006	40
6426	36				6426	36
13440	41				13440	41
94240	15				94240	15
965	52				965	52
503	34				503	34
—	—				—	—
616	24				616	24
—	—				—	—
2	—				2	—
		205550	19			
—	—				—	—
—	—				—	—
927	1				927	1
—	—				—	—
—	—				—	—
—	—				—	—
242	15				242	15
		1169	16			
		422712	26		422712	26

Digitized by Google

B. Bau-Ausgaben.

Transport	. . . . .
Einrichtung der Werkstätte	. . . . .
Anschaffung der Fahrapparate	. . . . .
Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben	. . . . .
Regiebau	. . . . .
Electrischer Telegraph, Signallaternen, Uhren u. s. w.	. . . . .
Provisorische Einrichtungen	. . . . .
Betriebseinrichtung	. . . . .
Einrichtung der Gasbeleuchtung	. . . . .
Summa der Ausgaben B. pro 1862/63	. . . . .
„ „ „ A. „ „	. . . . .
Summa aller Ausgaben bis 30. September 1863	. . . . .

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1862/63. Partial. Gulden.	kr.	Total. Gulden.	kr.	Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1863. Gulden.	kr.
		422712	26	. . . . .	422712	26
		—	—	. . . . .	—	—
		16866	40	. . . . .	16866	40
		—	—	. . . . .	—	—
		—	—	. . . . .	—	—
		376	—	. . . . .	376	—
		—	—	. . . . .	—	—
		—	—	. . . . .	—	—
		—	—	. . . . .	—	—
		439955	6	. . . . .	439955	6
		31538	23			
		471493	29			
				Abgleichung.		
				Summa der Einnahmen . . .	1000000	—
				„ „ Ausgaben . . .	471493	29
				Activ-Rest . . .	528506	31

Digitized by Google

Beilage Lit. **B.**

Betriebs-Rechnung

pro **1862/63.**

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.	Eingegangene Beträge pro 1862/63.			
	Partial.		Total	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Betriebs-Einnahmen.				
Fahrtaxen:				
1054905 Personen 478929. 17				
46198 Ctr. 50 Pfd. Gepäck 20479. 36				
Lagergebühren 34. 22				
	499443	15		
54 Stück Equipagen	418	54		
77403 Stück Vieh	19594	26		
7859173 Ctr. 70 Pfd. Frachtgüter	673628	18		
9398661 Ctr. Steinkohlen und Coaks	913712	26		
Postwagen	6000	—	2112797	19
Miethertrag von Wohnungen	—	—	3441	35
Pachtertrag von Grundstücken und Lagerplätzen:				
Erlös aus Gräsereien	802	5		
„ „ verpachteten Ackerstücken	441	28		
„ „ Lagerplätzen	16699	54	17943	27
Erlös von veräußerten Mobilien	—	—	51573	53
Zufällige Einnahmen:				
Revisions-Nachzahlungen	—	—		
Erlös von verkauften Impressen	4080	25		
Rückerstattung für Werkstätte-Arbeiten und Material-Abgabe . .	9534	29		
Vergütung von Eisenbahngesellschaften für die Benutzung von Locomotiven und Wagen	33084	36		
Verschiedene Einnahmen	10759	13	57458	43
Zinsen der Bestände	—	—	63341	57
Summa der Einnahmen . . .	—	—	2306556	54

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.

	Ausgaben pro 1862/63.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Betriebs-Ausgaben.						
Cap. I. Allgemeine Verwaltung.						
§. 1. Generalversammlung, Verwaltungsrath, Ausschuß	—	—	6590	11		
§. 2. Direction.						
Tit. 1. Besoldungen und Functionsbezüge . .	27112	44				
„ 2. Miethzins für Bureaulokale	—	—				
„ 3. Unterhaltung und Ergänzung des Directorial-Inventars	991	16				
„ 4. Bedürfnisse aller Art, als: Porti, Schreib- und Zeichenmaterial, Beheizung, Beleuchtung ꝛc.	2620	27				
„ 5. Druck- und Buchbinderlöhne, Inserate .	2428	5	33152	32		
§. 3. Besondere Ausgaben.						
Tit. 1. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers	13937	49				
„ 2. Kosten des gemeinschaftlichen Abrechnungs-Bureaus in Mainz für den rhein. Verband	679	3				
„ 3. Zinsen von Cautionen	856	26				
„ 4. Gerichts- und Beeidigungskosten . .	86	19				
„ 5. Prämien des Personals . . .	2092	30				
„ 6. Unvorgesehene Ausgaben . . .	2013	48	19665	55	59408	38
Cap. II. Bahn-Verwaltung.						
§. 1. Besoldungs- und Functionsbezüge.						
Tit. 1. Ober- und Bezirks-Ingenieure, Telegraph-Beamten, Bahnmeister	11707	49				
„ 2. Bahnhofverwalter, Aufseher und Portiers	14899	4				
„ 3. Bahn- und Weichenwärter, Vorarbeiter, Ersatzmänner	92120	31				
„ 4. Nachtwache zum Schutze der Bahnhöfe .	937	40	119665	4		
Transport . .	—	—	119665	4	59408	38

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.	Ausgaben pro 1862/63.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Transport . .	—	—	119665	4	59408	38
§. 2. **Uniformirung des Personals**	—	—	7422	51		
§. 3. **Unterhaltung der Bahn und Zubehör.**						
Tit. 1. Regulirlöhne.	16067	—				
„ 2. Löhne und Steine zur Unterhaltung des Bahnkörpers, von Kunstbauten, Drehscheiben ꝛc.	19506	46				
„ 3. Materialien und Geräthschaften . .	584	10				
„ 4. Dienstgebäude	13156	50				
„ 5. Telegraph	364	12	49678	58		
§. 4. **Erneuerung des Oberbaues**	—	—	51755	40		
§. 5. **Außerordentliche Bauausgaben** . . .	—	—	—	—		
§. 6. **Ergänzung und Unterhaltung des Inventars excl. Werkstätte.**						
Tit. 1. Anschaffungen	616	59				
„ 2. Reparaturen	1198	27	1815	26		
§. 7. **Besondere Ausgaben.**						
Tit. 1. Steuern und Umlagen	8099	27				
„ 2. Feuerversicherung der Gebäude . .	487	27				
„ 3. Gasbeleuchtung	5232	35				
„ 4. Prämien der Bahnwärter . . .	—	—				
„ 5. Kosten auf Verpachtung von Grundstücken ꝛc.	—	—				
„ 6. Kulturkosten	1513	4				
„ 7. Sonstige besondere Ausgaben. . .	1014	41	16347	14	246685	13
Cap. III. Transport-Verwaltung.						
§. 1. **Besoldungen und Functionsbezüge.**						
Tit. 1. Güter- und Personen-Expedition, Material-Verwaltung ꝛc.	41585	27				
„ 2. Werkstätte-Personal	8863	30				
„ 3. Locomotivführer	19437	41				
Transport . .	69886	38	—	—	306093	51

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.

Ausgaben pro 1862/63.							
				Partial.		Total.	
		Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
	Transport	69886	38	—	—	306093	57
Tit. 4.	Locomotivführer-Lehrlinge	1256	16				
„ 5.	Heizer	11970	1				
„ 6.	Zugführer	11534	18				
„ 7.	Schaffner	6321	43				
„ 8.	Wagenaufseher, Wagenwärter, Bremser	18193	15				
„ 9.	Fahrdiäten	24971	44				
„ 10.	Uebernachtgebühren	11339	53				
„ 11.	Umzugsgebühren	30	—				
„ 12.	Gratification für Locomotivführer und Heizer	2992	30	158496	18		
§. 2.	**Uniformirung des Personals**	—	—	7556	40		
§. 3.	**Löhne der Arbeiter.**						
Tit. 1.	Für Transportdienst und Bahnhöfe 40933. 28						
„ 2.	Werkstätte 91258. 11	132191	39				
§. 4.	**Kosten für Material und Reservestücke.**						
Tit. 1.	Brennmaterial 84170. 13						
„ 2.	Metallwaaren 33382. 1						
„ 3.	Holzwaaren 7644. 56						
„ 4.	Fettwaaren 44816. 11						
„ 5.	Sonstige Materialien 36454. 12						
„ 6.	Ersatzstücke für Locomotive 107. 46						
„ 7.	nämliche für Transportwagen 19472. 36						
„ 8.	Sonstige Ersatzstücke — —	226047	55				
		358239	34				
Ab:	Rückersätze für Werkstättearbeiten, einschl. des Materials	49344	39	308894	55		
§. 5.	**Kosten für auswärts gefertigte Reparaturen an Locomotiven und Tendern**	—	—	1747	35		
	Transport	—	—	476695	28	306093	57

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.

Ausgaben pro 1862/63.

	Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Transport . .	—	—	476695 28	306093 51
§. 6. Kosten für auswärts gefertigte Reparaturen an Transportwagen	—	—	1264 48	
§. 7. Erneuerung der Locomotive und Tender .	—	—	— —	
§. 8. Erneuerung der Transportwagen . . .	—	—	— —	
§. 9. Ergänzung und Erneuerung des Inventars .	—	—	849 59	
§. 10. Versicherung des Fahrmaterials, der Bahnzüge, der Waaren in den Güterschuppen, Drehscheiben, Schiebbühnen, Brückenwaagen etc. .	—	—	8203 54	
§. 11. Besondere Ausgaben.				
Tit. 1. Drucksachen, Inserate, Buchbinderlohn, Schreibmaterialien	20910	9		
„ 2. Vergütung von Meilengeldern für fremde Locomotive und Wagen . . .	—	—		
„ 3. Vergütung an die königl. Saarbrücker Eisenbahn für Antheil der Betriebskosten der Station Neunkirchen . . .	12148	7		
„ 4. Schadenersatz und Restitutionen aller Art	20268	28		
„ 5. Prämien des Personals . . .	50	—		
„ 6. Sonstige unvorgesehene Ausgaben . .	909	12	54285 56	
§. 12. Traject-Anstalt.				
Tit. 1. Kosten der Zugkraft auf dem Rhein .	9996	36		
„ 2. „ „ „ „ „ Lande .	656	15		
„ 3. Gehalt des Aufsichts- und Expeditions-Personals	1357	30		
„ 4. Diäten und sonstige Gebühren . .	2106	21		
„ 5. Löhne der Arbeiter	1684	8		
„ 6. Unterhaltung der Geräthschaften . .	—	—		
„ 7. Sonstige Ausgaben	165	22	15966 12	
				557266 17
Transport . .	—		— —	863360 8

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.

Ausgaben pro 1862/63.

	Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Transport . .	—	—	863360	8
Cap. IV. Verzinsung und Amortisation.				
§. 1. **Verzinsung des Haupt-Capitals.**				
Tit. 1. Actien-Capital	465630	—		
„ 2. 5 pCt. Prioritäts-Capital . . .	78277	30		
„ 3. 4½ pCt. „ „ . . .	36112	30		
„ 4. 4 pCt. convertirtes Prioritäts-Capital .	58854	—		
„ 5. 4 pCt. Prioritäts-Capital . . .	34812	—		
			673686	—
§. 2. **Convertirungs-Kosten**	—	—	15283	7
§. 3. **Amortisation.**				
Tit. 1. Amortisation der 5 pCt. Prioritäts-Obligationen	—	—	23000	—
			711969	7
			1575329	15
Abgleichung:				
Summa aller Einnahmen . . .	2306556	54	—	—
„ „ Ausgaben . . .	1575329	15	—	—
Activ-Rest . . .	731227	39	—	—

Digitized by Google

Abrechnung
über den
Erneuerungsfond für den Oberbau und das Transportmaterial.

	Partial.		Total.	
Einnahmen.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
1) a. **Bestand am 1. October 1862**	59530	1		
b. **Rest des Betriebs-Ueberschusses** pro 1861/62 (laut Protokoll der Generalversammlung vom 22. December 1862, Art. III. Ziff. 2	9638	11		
2) **Zuschuß aus dem Betriebs-Ueberschuß** pro 1861/62, 1 pCt. vom Actien-Capital, laut obigem Protokoll Art. III. Ziff. 1 und Genehmigung der königl. Staatsregierung, laut Ministerial-Rescript vom 6. März 1863	116590	—		
Summa der Einnahmen . .			185758	12
Ausgaben.				
1) **Material für die Erneuerung des Oberbaues.**				
Für Schienen	39960	59		
„ Schwellen	23695	38		
„ Laschen	3141	53		
„ Unterlagsplatten	2375	—		
„ Laschenbolzen	2346	31		
„ Schienenkloben	1147	24		
Summa der Erneuerung des Oberbaues .			72667	25
2) **Material für die Erneuerung des Transport-Materials.**				
Für 2 kupferne Feuerbüchsen	2239	1		
„ 24 gußstahlene Locomotiv-Bandagen	5859	48		
„ 400 Wagenrad-Bandagen	16863	—		
„ 100 Wagenachsen	3039	16		
Summa der Erneuerung des Transport-Materials .			28001	5
Summa der Ausgaben . .			100668	30
Abgleichung.				
Die Einnahmen betragen	185758	12		
„ Ausgaben „	100668	30		
Bleibt Bestand am 30. September 1863 .			85089	42

Digitized by Google

Beilage Lit. C.

Zusammenstellung

der

Haupt-Ergebnisse des Betriebes

der Pfälzischen Ludwigsbahn,

für das Rechnungsjahr 1862/63.

Digitized by Google

I. Allgemeine Ergebnisse.

1) Bahnlängen:			
1. Hauptlinie: von der preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis Worms	17,29 Meilen		
2. Zweiglinien:			
a) Schifferstadt bis Speyer	1,23 „		
b) Homburg bis Zweibrücken	1,48 „		
	Total		20,00 Meilen.
2) Betriebszeit vom 1. October 1862 bis 30. September 1863			365 Tage.
3a) Zurückgelegte Locomotivmeilen:			
a. mit Personenzügen	89075,72		
b. mit Güter- und Kohlenzügen	92371,68		
	Zusammen . .		181447,40.
3b) Zurückgelegte Nutzmeilen:			
a. mit Personenzügen	84327,01		
b. mit Güter- und Kohlenzügen	81976,39		
	Zusammen . .		166303,40.
4) Brutto-Einnahmen	fl. 2,306,556. 54 kr.		
5) Brutto-Ausgaben	„ 863,360. 8 „		
6) Activ-Rest			fl. 1,443,196. 46 kr.
NB. Der Rest vom vorigen Jahre ad . . . wurde laut Beschluß der Generalversammlung vom 22. December 1862	fl. 19,638. 11 kr.		
a. den Unterstützungs-Anstalten des Personals mit fl. 10,000. — kr.			
b. dem Erneuerungsfond des Betriebes mit . . . „ 9638. 11 „			
	Summa wie oben	fl. 19,638. 11 kr.	
überwiesen.			
7) Die Betriebs-Ausgaben betragen von der Brutto-Einnahme Hierbei ist jedoch der Materialvorrath nicht in Betracht gezogen, welcher einen Geldwerth von fl. 77,250. 51 kr. repräsentirt.	37,42 Procent.		
8) Der Rein-Ertrag beläuft sich per Bahnmeile auf			fl. 72,159. 50 kr.
9) Der Rein-Ertrag beläuft sich per Nutzmeile auf			fl. 8. 41 kr.

Digitized by Google

10) Das Actien-Capital, bestehend aus

17,018 Stamm-Actien älterer Emission und

6,300 „ neuerer Emission, somit aus

23,318 Stamm-Actien im Werthe von fl. 500 per Stück			fl. 11,659,000. — kr.
hat einen Reinertrag geliefert von	fl. 1,443,196. 46 kr.		
oder von			12,378 Procent.
Nach Cap. IV. §. 1 und 2 der Jahresrechnung wurden hievon verwendet für Zinsen:			
a) des Actien-Capitals . . fl. 465,630. — kr.			
b) des Prioritätscapitals zu 5% „ 78,277. 30 „			
c) des „ zu 4½% „ 36,112. 30 „			
d) des convertirten Prioritäts-Capitals zu 4% „ 58,854. — „			
e) des fünften Prioritäts-Capitals zu 4% „ 34,812. — „			
f) Convertirungskosten . . „ 15,283. 7 „			
g) für Amortisation des Prioritäts-Capitals . . . „ 23,000. — „			
Zusammen	fl. 711,969. 7 kr.		
oder vom Actien-Capital			6,106 Procent
verbleibt ein Ueberschuß von	fl. 731,227. 39 kr.		
oder vom Actien-Capital			6,272 „
wie oben . .			12,378 Procent.
Nach § 75 der Satzungen und Ziffer 1 der Concessionsbedingungen vom Jahre 1843 ist ein Procent in den Reservefond zurückzulegen mit	fl. 116,590. — kr.		
der Rest ad		fl.	614,637. 39 kr.
verbleibt als verfügbarer Ueberschuß.			
Die Verwendung des Reinertrages vom Betriebe ad	fl. 1,443,196. 46 kr.		
oder vom Actien-Capitale			12,378 Procent
resumirt sich folgendermaßen:			
1. Zinsen und Amortisation	fl. 711,969. 7 kr.		
oder vom Actien-Capitale			6,106 Procent.
2. Reservefond	„ 116,590. — „		
oder vom Actien-Capitale			1,000 „
3. Ueberschuß	„ 614,637. 39 „		
oder vom Actien-Capitale			5,272 „
Summa gleich oben . . .	fl. 1,443,196. 46 kr.		
oder vom Actien-Capitale . . .			12,378 Procent.

Digitized by Google

II. Einnahme.

11) Die Brutto-Einnahme zerfällt in folgende Posten:

Cap. I. Fahrtaxen:				
1. Personen	fl.	478,929.	17	kr.
2. Reisegepäck	„	20,513.	58	„
3. Equipagen	„	418.	54	„
4. Vieh	„	19,594.	26	„
5. Frachtgüter	„	629,313.	3	„
6. Steintransport	„	44,315.	15	„
7. Kohlen und Coaks	„	913,712.	26	„
8. Postsendungen	„	6,000.	—	„
Zusammen			fl. 2,112,797.	19 kr.
Cap. II. Pachtertrag für Gebäude, Wohnungen etc.			„ 3,441.	35 „
Cap. III. Für Gräserein, Grundstücke, Lagerplätze			„ 17,943.	27 „
Cap. IV. Erlös aus veräußerten Mobilien			„ 51,573.	53 „
Cap. V. Zufällige Betriebs-Einnahmen:				
1. Erlös aus veräußerten Impressen	fl.	4,080.	25	kr.
2. Rückerstattung für Werkstätte-Arbeiten und Material-Abgaben	„	9,534.	29	„
3. Vergütung von Meilengeldern für Wagen und Locomotive	„	33,084.	36	„
4. Verschiedenes	„	10,759.	13	„
Summa des Cap. V.			fl. 57,458.	43 kr.
Cap. VI. Zinsen der Geldbestände			„ 63,341.	57 „
Summa aller Betriebs-Einnahmen			fl. 2,306,556.	54 kr.

Die Brutto-Einnahme ergibt einen Durchschnitt:

12) per Tag von	fl.	6,319.	20 kr.
13) per Bahnmeile von	„	115,327.	50 „
14) per Tag und Meile von	„	316.	— „
15) per Nutzmeile von	„	13.	52 „

Die Brutto-Einnahme beträgt nach Procenten:

16) vom Personentransport, incl. Gepäck, Vieh ꝛc.	22,78	Procent.
17) vom Gütertransport	29,21	„
18) vom Kohlen- und Coaks-Transport	39,61	„
19) von anderen Quellen	8,40	„
Zusammen		100,00 Procent.

Digitized by Google

III. Ausgaben.

20) Die Betriebs-Ausgaben zerfallen in folgende Posten:			
A. Allgemeine Verwaltung	fl. 59,408. 38 kr.		
B. Bahnverwaltung	„ 246,685. 13 „		
C. Transportverwaltung	„ 557,266. 17 „		
Summa aller Betriebs-Ausgaben		fl.	863,360. 8 kr.
Die Betriebs-Ausgaben ergeben einen Durchschnitt:			
21) per Tag von		fl.	2,365. 22 kr.
22) per Bahnmeile von		„	43,168. — „
23) per Tag und Meile von		„	118. 16 „
24) per Nutzmeile von		„	5. 11 „
Die Betriebs-Ausgaben vertheilen sich auf die drei Hauptrubriken nach Procenten berechnet, wie folgt:			
25) A. Allgemeine Verwaltung	6,88 Procent		
26) B. Bahnverwaltung	28,57 „		
27) C. Transportverwaltung	64,55 „		
Zusammen			100,00 Procent.

IV. Transport-Ergebnisse.

A. Personen-Transport.

28) Es sind transportirt worden:		
mit Schnellzügen		
Personen in I. Classe	4,921 Personen	
„ „ II. „	108,272 „	
mit gewöhnlichen Zügen		
Personen in I. Classe	2,299 Personen	
„ „ II. „	103,792 „	
„ „ III. „	806,210 „	
Militär	29,411 „	
Im Ganzen Personen		1,054,905.
29) Ertrag des Personentransportes		
bei Schnellzügen		
in I. Classe	fl. 8,851. 53 kr.	
„ II. „	„ 96,181. 32 „	
bei gewöhnlichen Zügen		
in I. Classe	„ 3,204. 8 „	
„ II. „	„ 67,587. 44 „	
„ III. „	„ 290,839. 46 „	
Militär	„ 12,264. 14 „	
Summa des Ertrages		fl. 478,929. 17 kr.

Digitized by Google

30) Die Personenzahl vertheilt sich auf die Wagenclassen nach Procenten:

bei Schnellzügen

auf I. Classe	0,47	Procent
„ II. „	10,26	„

bei gewöhnlichen Zügen

auf I. Classe	0,22	„
„ II. „	9,84	„
„ III. „	76,42	„
Militär	2,79	„
Summa	100,00	Procent.

31) Ohne Berücksichtigung des Militärs:

bei Schnellzügen

auf I. Classe	0,47	Procent
„ II. „	10,55	„

bei gewöhnlichen Zügen

auf I. Classe	0,22	„
„ II. „	10,12	„
„ III. „	78,61	„
Summa	100,00	Procent.

32) Der Ertrag vertheilt sich auf Wagenclassen nach Procenten:

bei Schnellzügen

auf I. Classe	1,85	Procent
„ II. „	20,08	„

bei gewöhnlichen Zügen

auf I. Classe	0,67	„
„ II. „	14,11	„
„ III. „	60,73	„
Militär	2,56	„
Summa	100,00	Procent.

33) Ohne Berücksichtigung des Militärs:

bei Schnellzügen

auf I. Classe	1,90	Procent
„ II. „	20,61	„

bei gewöhnlichen Zügen

auf I. Classe	0,69	„
„ II. „	14,48	„
„ III. „	62,32	„
Summa	100,00	Procent.

Digitized by Google

34) Auf einen Tag kommen:

bei Schnellzügen		
Personen I. Classe	13	Personen
„ II. „	297	„
bei gewöhnlichen Zügen		
Personen I. Classe	6	„
„ II. „	284	„
„ III. „	2209	„
Militär	81	„
Summa	2890	Personen.

35) Ein Tag hat ertragen:

bei Schnellzügen			
in I. Classe	fl.	24. 15	kr.
„ II. „	„	263. 31	„
bei gewöhnlichen Zügen			
in I. Classe	„	8 47	„
„ II. „	„	185. 10	„
„ III. „	„	796. 49	„
für Militär	„	33. 36	„
Im Ganzen	fl.	1,312. 8	kr.

36) Eine Person hat ertragen:

bei Schnellzügen			
in I. Classe	fl.	1. 47,92	kr.
„ II. „	„	—. 53,30	„
bei gewöhnlichen Zügen			
in I. Classe	„	1. 23,62	„
„ II. „	„	—. 39,07	„
„ III. „	„	—. 21,64	„
Militär	„	—. 25,02	„
Im Ganzen	„	—. 27,24	kr.

37) An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:

mit Schnellzügen		
Jede Person in I. Classe	4,49	Meilen
„ „ „ II. „	3,70	„
mit gewöhnlichen Zügen		
Jede Person in I. Classe	4,18	„
„ „ „ II. „	3,25	„
„ „ „ III. „	2,70	„
Jede Person in allen Classen zusammen	2,87	Meilen.

38) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jede Person 9,49 kr.

39) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt 147,320 Personen, oder 14,37 Procent der ganzen Frequenz.

Digitized by Google

B. Güter-Transport.

40) Es sind transportirt worden:

Güter I. Classe	Ctr. 457,133. 60 Pfd.	
„ II. „	„ 1,245,088. 40 „	
Wagenladungsclasse A., B. und C.	„ 6,074,062. 80 „	
Eilgüter	„ 82,888. 90 „	
Zusammen		Ctr 7,859,173. 70 Pfd.

41) Diese ertrugen an Fracht:

I. Classe	fl. 63,918. 22 kr.	
II. „	„ 155,991. 18 „	
Wagenladungsclasse A., B. und C.	„ 425,229. 20 „	
Eilgut	„ 21,348. 33 „	
Zusammen		fl. 666,487. 33 kr.

42) Gesammtertrag des Gütertransportes:

a) Fracht	fl. 666,487. 33 kr.	
b) Provision für Nachnahme ꝛc.	„ 5,628. 15 „	
c) Versicherungstaxen	„ 1,512. 30 „	
Zusammen		fl. 673,628. 18 kr.

43) Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Gut:

in I. Classe	8,39 kr.
„ II. „	7,52 „
„ Wagenladungsclasse A., B. und C.	4,20 „
„ Eilgut	15,45 „
In allen Classen zusammen	5,09 kr.

44) An Meilen hat durchschnittlich durchfahren jeder Centner Gut:

in I. Classe	6,71 Meilen
„ II. „	7,52 „
„ Wagenladungsclasse A., B. und C.	6,46 „
Eilgut	6,18 „
In allen Classen zusammen	6,64 Meilen.

45) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Gut . . . 0,78 kr.

46) Auf die ganze Bahnlinie kommen im Durchschnitt . . . . . 2,609,056 Centner, oder 33,19 Procent des ganzen Verkehrs.

C. Kohlen-Transport.

47) Es sind transportirt worden:

Coaks	403,565 Centner.	
Kohlen	8,995,096 „	
Zusammen		9,398,661 Centner.

48) Diese haben ertragen . . . . . fl. 913,712. 26 kr.

49) Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Kohlen . . . . . 5,83 kr.

Digitized by Google

50)	An Meilen hat im Durchschnitt durchfahren jeder Centner Kohlen . .	11,66 Meilen.
51)	Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Kohlen . .	0,5 kr.
52)	Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . . . oder 58,30 Procent vom ganzen Verkehr.	5,479,419 Centner,

D. Gepäck-Transport.

53)	Es sind transportirt worden: Gepäck	46198,50 Centner
54)	Diese haben ertragen	fl. 20,479. 36 kr.
55)	Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Gepäck	26,60 „
56)	Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Gepäck . .	5,00 „
57)	An Meilen hat durchschnittlich durchfahren jeder Centner Gepäck . . .	5,32 Meilen.
58)	Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . . . oder 26,60 Procent des ganzen Verkehrs.	12288,80 Ctr.,

E. Equipagen-Transport.

59)	Es sind transportirt worden: Equipagen	54 Stück.
60)	Diese haben ertragen	fl. 418. 54 kr.
61)	Eingebracht hat im Durchschnitt jede Equipage	„ 7. 45,44 „

F. Vieh-Transport.

62)	Es sind transportirt worden:		
	Pferde	1,967 Stück.	
	Ochsen und Stiere	4,404 „	
	Kühe und Rinder	10,684 „	
	Schweine (fette)	1,794 „	
	Kleine Schweine, Kälber ꝛc.	52,844 „	
	Hunde	5,710 „	
	Zusammen . . .		77,403 Stück Vieh.
63)	Diese haben ertragen		fl. 19,594. 26 kr.
64)	Eingebracht hat im Durchschnitt jedes Stück Vieh		15,19 „

V. Transportmittel.

65)	Es sind vorhanden:		
	Locomotiven		41 Stück.
	Tender		40 „
	Personenwagen		119 „
	Plätze I. Classe	218 Plätze.	
	„ II. „	916 „	
	„ III. „	2,920 „	
	Zusammen Plätze . .		4,054 Plätze.

Digitized by Google

Plätze auf die Achse		18,5 Plätze.
Gepäckwagen		33 Stück.
Equipagewagen		10 „
Viehwagen		40 „
Güterwagen		570 „
Kohlenwagen		800 „
Deren Ladungsfähigkeit		176,120 Ctr.

66) Die Locomotiven haben Locomotivmeilen durchlaufen und zwar:

a) mit Personenzügen	89075,72 Meilen.	
b) mit Güter- und Kohlenzügen	92371,68 „	
Zusammen		181447,40 Meilen.

67) Der Verbrauch der Locomotive beträgt:

1. an Kohlen:		
a) bei Personenzügen	8,786,700 Pfd.	
b) bei Güter- und Kohlenzügen	12,827,600 Pfd.	
Zusammen		21,614,300 Pfd.
2. an Holz		910 Cub.-Meter.
3. an Maschinenöl		35,241 Pfd.
4. an Talg		2,861 „

68) Der Verbrauch dieser Materialien berechnet sich auf die Locomotivmeile:

1. Kohlen:	
a) bei Personenzug-Locomotive	97,01 „
b) bei Güter- und Kohlenzug-Locomotive	141,16 „
2. an Holz	0,005 Cub.-Meter.
3. an Knochenöl	0,194 Pfd.
4. an Talg	0,016 „

69) Die Kosten des Materialverbrauchs für Locomotive betragen per Meile:

a) bei Personenzug-Locomotive für 97,01 Pfd. Kohlen	18,15 kr.
b) bei Güter- und Kohlenzug-Locomotive für 141,16 Pfd. Kohlen	26,41 „
c) zusammen zum Anheizen für 0,005 Cub.-Meter Holz	1,16 „
d) zusammen zum Schmieren für 0,194 Pfd. Oel	3,51 „
„ 0,016 Pfd. Talg	0,29 „

70) Die Unterhaltung der Locomotive kostete im Ganzen fl. 45,049. 01 „

71) Die Unterhaltung der Personenwagen erforderte „ 12,828. 34 „

72) Die Unterhaltung der Güterwagen erforderte „ 18,625. 34 „

73) Die Unterhaltung der Kohlenwagen erforderte „ 23,782. 16 „

74) Die Reparaturkosten der Locomotive betragen durchschnittlich für jede Locomotivmeile 14,897 kr.

75) Die Wagen haben Achsmeilen zurückgelegt:

	Auf eigener Bahn	Auf fremder Bahn	Zusammen
a) Personen- und Gepäckwagen	1080250,88.	278669,42.	1358920,30.
b) Güterwagen	1151226,16.	698247,50.	1849473,66.
c) Kohlenwagen	1665861,12.	1126040,86.	2791901,98.
Zusammen	3897338,16.	2102957,78.	6000295,94.

Digitized by Google

76) Auf der Bahn wurden Achsmeilen zurückgelegt:

	Mit eigenen Wagen	Mit fremden Wagen	Im Ganzen
a) Personen- und Gepäckwagen	1080250,88.	249064,42.	1329315,30.
b) Güterwagen . . .	1151226,16.	1009409,18.	2160635,34.
c) Kohlenwagen . . .	1665861,12.	1007963,62.	2673824,74.
Zusammen	3897338,16.	2266437,22.	6163775,38.

77) Die Reparaturkosten der Wagen vertheilen sich pro Achsmeile:

a) auf Personenwagen mit	0,566 kr.
b) auf Güterwagen mit	0,604 „
c) auf Kohlenwagen mit	0,511 „
d) Sämmtliche Wagen im Durchschnitt	0,552 kr.

78) Eingetragen hat die Nutzmeile:

a) bei Personenzügen	fl. 5. 57 kr.
b) bei Güter und Kohlenzügen	„ 19. 41 „
c) Im Ganzen bei allen Wagen	fl. 13. 52 kr.

Digitized by Google

Beilage Lit. **D.**

der Frequenz u

Monate.	Anzahl der verkauften Billete.							Für	
	Gewöhnliche Billete.			Schnellzug-Billete.		Militär.	Summa.		
	I.	II.	III.	I.	II.			I.	
								fl.	kr.
October . . . 1862	228	9201	78793	587	9679	3206	101694	329	5
November . . „	147	8700	63953	395	8893	1828	83916	162	22
December . . „	96	7275	57623	150	6850	1545	73539	127	49
Januar . . . 1863	87	6471	48406	176	8054	1412	64606	92	54
Februar . . „	92	6665	48448	161	7477	1424	64267	96	40
März . . . „	91	7969	62723	205	8697	3525	83210	116	29
April . . . „	153	8874	64098	277	9082	2618	85102	195	30
Mai . . . . „	214	10493	81801	409	10047	2323	105287	299	52
Juni . . . . „	237	8948	74532	605	8668	1546	94536	325	20
Juli . . . . „	285	8673	68269	707	9411	2374	89719	457	—
August . . . „	311	10025	87525	583	10790	3671	112905	459	27
September . . „	358	10498	70039	666	10624	3939	96124	541	40
Summa . .	2299	103792	806210	4921	108272	29411	1054905	3204	8

Digitized by Google

Digitized by Google

Bei

hre 1862/63.

	Lager-Gebühren.		Equipagen-Transport-Taxen.		Vieh-Transport-Taxen.		Güter-Transport-Taxen.		Kohlen-Transport-Taxen.		Gewicht der Güter.		Gewicht der Kohlen	Summa der Einnahmen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	Centner.	%10	Centner.	fl.	kr.
St.															
	—	11	88	22	7993	34	172329	59	—	—	1406891	4	—	243946	36
Be	—	—	—	—	10	49	1328	35	—	—	9117	2	—	3889	59
Ju	5	26	—	—	123	45	22728	50	17608	8	129001	5	573140	64841	51
Gr	—	—	—	—	9	22	10791	9	2015	43	100540	5	81545	15984	20
Ho	—	55	—	—	178	35	31833	47	3379	19	285247	—	252115	49223	50
Br	1	3	—	—	343	24	2076	58	1519	7	18818	8	49615	7546	47
Ha	—	—	—	—	30	13	232	10	—	—	1600	5	—	1648	22
La	—	—	—	—	3758	24	7408	13	4577	19	60922	8	101270	27969	4
Kö	—	—	—	—	—	—	204	10	—	—	23478	—	—	204	10
Ka	10	16	14	6	710	29	18953	17	52684	24	172360	7	766015	106622	14
Ho	—	—	—	—	31	45	448	55	2923	9	5679	3	35325	6375	39
Fr	—	—	—	—	137	58	630	50	2275	16	6872	9	24570	6781	20

Digitized by Google

Digitized by Google

Beilage Lit. F.

Uebersicht

der

Personen-Frequenz und Einnahme

nach

Abgangs- und Ankunfts-Stationen

pro **1862/63.**

Digitized by Google

Von	Nach															
	Den Stationen der k. Saarbrücken-Trier-Luxemburger und Rhein-Nahe-Bahn.			Bexbach.			Zweibrücken.			Einöd.			Homburg.			
	Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.	
Saarbrücken-Hess.-Pfälz. Verkehr	—	—	—	3729	63	46	8030	3507	12	403	132	43	10166	1993	32	
Bexbach	5112	87	40	—	—	—	1022	350	54	76	23	33	3092	463	—	
Zweibrücken	8665	3633	53	869	293	24	—	—	—	6698	683	33	16354	3547	18	
Einöd	680	223	26	68	20	33	5038	528	33	—	—	—	3718	583	39	
Homburg	10761	2003	30	2551	383	—	18265	3940	57	3229	497	45	—	—	—	
Bruchmühlbach	2402	780	29	362	109	36	1478	601	36	197	68	57	2601	524	24	
Hauptstuhl	896	376	55	137	55	36	244	110	30	—	—	—	536	135	12	
Landstuhl	4086	2247	23	486	249	15	2592	1577	36	620	315	54	2666	1074	12	
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kaiserslautern	5514	4849	36	332	254	12	4443	4237	33	385	311	36	2323	1735	33	
Hochspeyer	287	263	5	10	9	—	137	136	—	—	—	—	105	86	—	
Frankenstein	448	488	38	16	17	21	241	268	6	—	—	—	111	103	54	
Weidenthal	81	91	41	18	19	15	—	—	—	—	—	—	45	42	30	
Lambrecht	271	389	22	15	18	6	187	264	3	—	—	—	71	85	57	
Neustadt	2725	4807	55	163	213	3	2725	4548	47	334	466	54	925	1368	—	
Weißenburg	31	33	48	—	—	—	65	121	12	6	8	24	9	13	15	
Schaidt	—	—	—	—	—	—	27	30	54	—	—	—	—	—	—	
Winden	—	—	—	—	—	—	96	134	27	—	—	—	—	—	—	
Rohrbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Landau	78	118	43	—	—	—	857	1135	18	60	72	48	87	115	39	
Knöringen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Edesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Edenkoben	66	90	55	—	—	—	188	287	39	9	12	36	69	87	57	
Maikammer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Haßloch	141	214	40	9	13	30	97	158	54	—	—	—	57	78	24	
Böhl	14	22	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	61	51	
Schifferstadt	47	82	56	2	2	30	63	111	—	—	—	—	25	37	3	
Speyer	495	1215	15	101	108	54	1156	2045	4	293	395	45	418	631	33	
Mutterstadt	18	33	38	2	3	30	91	165	—	—	—	—	27	42	27	
Rheingönheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ludwigshafen	3026	7855	14	46	74	42	1789	4044	51	134	269	18	432	919	39	
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	32	68	18	—	—	—	8	16	18	
Frankenthal	173	421	—	2	4	6	393	2015	54	—	—	—	79	171	48	
Bobenheim	4	8	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	
Hessisch-Pfälzischer Verkehr	137	402	14	4	9	57	409	1093	35	10	24	46	141	338	7	
Summa	46158	30743	14	8922	1923	16	49665	31483	53	12454	3284	32	44107	14259	15	

Digitized by Google

Nach

Bruchmühlbach.			Hauptstuhl.			Landstuhl.			Kaiserslautern.			Hochspeyer.			Frankenstein.		
Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.	
	fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
2249	718	2	713	298	23	3656	2065	20	6123	5405	50	—	—	—	—	—	—
726	218	45	312	126	—	805	403	45	460	351	—	31	27	54	26	27	51
1091	445	48	149	67	42	1938	1193	51	3687	3533	39	96	95	—	209	234	45
166	58	54	—	—	—	380	194	6	349	289	3	—	—	—	—	—	—
2654	533	3	603	152	30	3264	1316	45	2487	1874	39	114	92	24	125	115	33
—	—	—	95	9	54	1367	275	36	1354	618	42	37	22	12	93	71	9
108	11	—	—	—	—	2092	210	27	1018	413	12	18	9	54	69	45	54
1486	295	57	2540	255	36	—	—	—	7624	2536	45	234	106	54	329	183	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1423	650	9	803	323	48	7961	2732	39	—	—	—	5801	883	54	3722	1142	36
24	14	42	12	6	36	202	91	6	6275	957	12	—	—	—	681	84	9
72	54	42	47	31	36	306	171	48	3700	1128	45	1151	120	42	—	—	—
6	5	12	7	5	15	34	22	42	762	273	9	205	40	42	83	8	42
23	21	48	20	16	33	200	169	12	1513	846	51	323	114	—	888	181	6
386	401	6	140	141	30	1919	2010	3	9981	6903	9	1443	648	51	1583	554	24
2	2	6	—	—	—	65	72	42	146	100	—	—	—	—	10	3	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	18	54	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	179	110	24	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	131	80	6	—	—	—	—	—	—
37	28	24	—	—	—	194	184	48	1026	721	30	—	—	—	78	24	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	65	6	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	86	24	—	—	—	—	—	—
23	24	45	—	—	—	76	68	15	450	280	48	—	—	—	40	14	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	98	63	54	—	—	—	—	—	—
21	24	—	1	1	9	66	68	39	355	268	54	48	29	6	45	22	30
2	2	36	2	2	24	30	32	27	96	82	18	6	3	51	27	14	6
9	9	33	1	1	18	43	49	54	283	258	45	31	22	51	43	25	9
271	304	51	78	89	51	836	1024	—	3178	3216	36	264	212	3	427	291	12
8	11	36	—	—	—	21	28	12	143	141	30	14	11	54	15	8	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
138	191	6	17	20	15	812	1290	27	4468	5657	33	400	374	—	414	354	24
5	9	57	1	1	36	24	39	54	108	133	15	12	12	36	10	9	30
35	62	9	5	8	30	157	283	48	841	1174	15	54	62	42	28	30	30
—	—	—	—	—	—	3	4	15	20	41	21	24	30	39	—	—	—
13	26	33	2	3	41	104	201	26	1215	2036	23	50	64	40	19	22	40
10978	4126	44	5548	1564	7	26555	14206	7	58358	39669	52	10356	2986	49	8964	3470	34

Digitized by Google

Von	Nach														
	Weidenthal.			Lambrecht.			Neustadt.			Weißenburg.			Schaidt.		
	Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag		Personen.	Geld-Ertrag		Personen.	Geld-Ertrag		Personen.	Geld-Ertrag.	
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
Saarbrücken-Hess.-Pfälz. Verkehr.	—	—	—	158	234	2	2703	4572	48	78	139	10	—	—	—
Berbach	24	27	—	14	16	51	173	213	57	—	—	—	—	—	—
Zweibrücken	—	—	—	148	206	9	2093	3602	12	76	115	6	24	28	42
Einöd	—	—	—	—	—	—	225	327	36	6	8	24	—	—	—
Homburg	25	24	30	96	122	3	981	1488	45	13	16	15	—	—	—
Bruchmühlbach	6	4	48	12	11	24	333	357	27	3	3	9	—	—	—
Hauptstuhl	6	4	51	23	19	33	154	156	30	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	16	10	3	153	122	15	1682	1677	45	46	41	48	—	—	—
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserslautern	912	325	9	1314	754	6	8527	6078	57	155	96	—	54	33	54
Hochspeyer	213	42	36	264	93	33	1490	666	45	—	—	—	—	—	—
Frankenstein	109	11	15	780	159	21	1481	527	12	12	4	30	—	—	—
Weidenthal	—	—	—	1228	187	15	2924	737	36	—	—	—	—	—	—
Lambrecht	1495	226	21	—	—	—	11628	1871	27	14	2	18	2	—	18
Neustadt	3276	828	9	14236	2299	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weißenburg	—	—	—	11	1	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaidt	—	—	—	8	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	—	—	—	14	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	—	—	—	19	2	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landau	—	—	—	216	33	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	—	—	—	75	11	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edesheim	—	—	—	63	9	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edenkoben	—	—	—	273	41	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maikammer	—	—	—	64	9	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haßloch	202	81	24	541	166	45	7778	1204	42	42	6	24	18	2	42
Böhl	14	6	57	129	45	45	1331	337	30	17	4	27	9	2	27
Schifferstadt	15	7	57	110	50	9	2231	752	57	95	36	54	20	5	36
Speyer	165	111	18	405	296	30	10358	5806	6	501	271	54	233	95	21
Mutterstadt	6	3	54	85	43	15	956	395	12	31	13	56	4	1	24
Rheingönheim	—	—	—	—	—	—	861	393	45	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	198	150	54	925	693	51	19847	12613	31	1258	799	39	163	87	3
Oggersheim	8	6	48	13	10	18	301	191	21	11	6	57	13	7	48
Frankenthal	22	20	54	137	126	42	2482	2058	24	153	121	12	20	15	42
Bobenheim	—	—	—	5	5	12	59	45	42	—	—	—	—	—	—
Hessisch-Pfälzischer Verkehr	12	14	16	86	94	55	2837	3021	21	1010	1206	52	20	19	57
Summa	6724	1909	4	21605	5871	57	83435	49099	28	3521	2894	35	580	300	52

Digitized by Google

Nach

Winden.			Rohrbach.			Landau.			Knöringen.			Edesheim.			Edenkoben.		
Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.	
	fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
—	—	—	—	—	—	131	189	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	89	18	—	—	—	583	762	23	—	—	—	—	—	—	87	143	30
—	—	—	—	—	—	128	142	48	—	—	—	—	—	—	10	14	—
—	—	—	—	—	—	162	182	24	—	—	—	—	—	—	98	125	27
—	—	—	—	—	—	92	72	9	—	—	—	—	—	—	29	29	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	266	212	15	—	—	—	—	—	—	96	85	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
145	90	36	88	54	—	1231	733	48	86	52	48	100	60	18	380	232	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	182	56	21	—	—	—	—	—	—	49	17	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	2	36	8	1	6	176	21	27	32	4	57	32	4	48	192	29	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	7	15	141	21	15	484	72	12	336	51	24	132	19	54	421	64	27
22	5	54	48	12	18	132	31	6	26	6	30	22	5	42	88	23	6
58	17	54	36	11	36	257	80	45	75	21	57	90	26	33	190	59	24
504	245	21	335	152	54	3616	1863	33	340	149	36	652	310	36	1851	932	3
4	1	36	100	42	—	235	89	36	81	32	24	73	29	36	148	61	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
491	256	9	475	245	9	6139	3475	4	866	442	15	694	373	12	3261	1874	42
11	6	36	14	8	24	156	94	—	10	6	—	42	25	33	89	56	51
57	41	12	80	57	12	738	558	30	99	70	9	80	60	—	222	174	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
117	110	25	43	40	55	1265	1330	53	39	34	18	53	48	56	425	438	26
1535	874	52	1368	646	49	16023	9969	1	1990	872	18	1970	965	8	7636	4363	59

Digitized by Google

Von	Nach																
	Maikammer.			Haßloch.			Böhl.			Schifferstadt.			Speyer.				
	Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag		Personen.	Geld-Ertrag		Personen.	Geld-Ertrag.			
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		
Saarbrücken-Hess.-Pfälz. Verkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	597	1341	36		
Berbach	—	—	—	13	19	30	—	—	—	1	1	39	114	136	54		
Zweibrücken	—	—	—	77	124	—	—	—	—	28	52	18	1009	1788	7		
Einöd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	354	534	36		
Homburg	—	—	—	49	70	42	19	29	3	32	51	12	570	917	48		
Bruchmühlbach	—	—	—	6	8	24	12	16	12	2	2	42	237	334	45		
Hauptstuhl	—	—	—	1	1	9	3	3	36	1	1	18	89	111	48		
Landstuhl	—	—	—	72	76	—	24	26	57	18	21	36	913	1129	15		
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kaiserslautern	56	35	24	362	276	9	114	97	39	179	167	54	3300	3472	18		
Hochspeyer	—	—	—	36	21	54	5	3	30	18	13	30	291	240	9		
Frankenstein	—	—	—	49	24	30	20	11	—	30	18	27	610	461	12		
Weidenthal	—	—	—	165	66	24	31	15	30	7	3	51	169	114	48		
Lambrecht	37	5	33	441	135	54	115	40	15	110	50	36	415	273	57		
Neustadt	—	—	—	8978	1384	18	1689	427	30	1838	612	—	9275	5182	6		
Weissenburg	—	—	—	20	3	—	13	3	21	43	16	12	488	286	12		
Schaidt	—	—	—	15	2	15	17	4	39	3	1	6	214	95	39		
Winden	—	—	—	47	7	9	26	6	42	35	11	27	554	280	30		
Rohrbach	—	—	—	113	17	9	41	10	30	18	7	12	350	169	3		
Landau	—	—	—	466	71	18	149	35	39	186	66	15	3922	2092	42		
Knöringen	—	—	—	306	48	15	39	9	33	38	11	6	287	132	3		
Edesheim	—	—	—	111	16	39	22	5	30	85	25	24	699	338	45		
Edenkoben	—	—	—	386	58	33	102	26	24	152	55	33	2001	1070	9		
Maikammer	—	—	—	212	33	45	50	12	48	80	24	36	617	292	21		
Haßloch	222	35	12	—	—	—	420	42	—	1087	163	15	3016	902	6		
Böhl	57	14	27	360	36	9	—	—	—	936	94	57	1798	456	51		
Schifferstadt	104	31	39	1211	180	12	1098	111	—	—	—	—	14009	2538	45		
Speyer	687	318	39	3162	937	48	1893	474	—	14954	2671	12	—	—	—		
Mutterstadt	69	28	24	499	125	24	689	106	48	411	42	—	2111	518	6		
Rheingönheim	—	—	—	209	63	27	256	65	48	595	89	24	1446	432	—		
Ludwigshafen	775	406	30	4600	1656	54	2913	902	33	4590	1062	33	30005	13219	47		
Oggersheim	43	26	30	121	56	12	80	33	48	85	28	6	979	472	51		
Frankenthal	115	83	42	508	288	27	134	68	—	337	148	39	4117	2536	—		
Bobenheim	—	—	—	10	6	30	9	5	24	19	9	48	110	66	12		
Heissich-Pfälzischer Verkehr	54	46	57	175	120	29	45	30	14	84	53	37	3625	3001	46		
Summa	2219	1032	57	22780	5938	29	10028	2625	53	26002	5579	25	88291	44941	34		

Digitized by Google

Nach

Mutterstadt.			Rheingönheim.			Ludwigshafen.			Oggersheim.			Frankenthal.			Bobenheim.		
Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.		Personen.	Geld-Ertrag.	
	fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
—	—	—	—	—	—	2952	8020	4	—	—	—	119	316	40	—	—	—
—	—	—	—	—	—	66	120	6	—	—	—	2	3	6	—	—	—
82	141	24	—	—	—	1880	4329	32	25	51	18	256	1715	33	—	—	—
—	—	—	—	—	—	194	366	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	51	12	—	—	—	615	1332	18	2	3	42	77	173	24	—	—	—
7	10	9	—	—	—	283	332	6	—	—	—	33	59	33	—	—	—
—	—	—	—	—	—	42	54	—	2	3	12	14	23	48	—	—	—
25	31	15	—	—	—	1038	1609	6	18	30	45	147	249	12	4	7	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
141	146	—	—	—	—	5260	6603	—	131	160	27	835	1202	3	27	38	33
10	8	30	—	—	—	319	341	3	7	7	21	82	94	54	25	30	36
21	14	21	—	—	—	545	462	21	7	6	39	35	38	24	1	1	9
11	7	9	—	—	—	210	161	51	1	—	51	35	33	15	1	1	3
102	52	30	—	—	—	1064	789	27	51	38	48	156	141	36	2	1	54
936	387	36	612	282	48	19542	12445	15	337	207	18	2735	2255	27	26	20	48
19	8	48	—	—	—	1292	932	6	4	2	24	96	98	6	—	—	—
6	2	36	—	—	—	206	116	15	5	3	21	26	20	48	—	—	—
10	3	48	—	—	—	503	263	6	19	11	45	78	60	15	—	—	—
89	37	—	—	—	—	614	349	33	8	4	48	105	73	30	—	—	—
279	108	—	—	—	—	6792	4126	31	125	78	30	789	620	18	—	—	—
73	28	—	—	—	—	960	486	48	5	3	—	116	83	12	—	—	—
45	18	24	—	—	—	883	473	33	38	22	30	94	68	15	—	—	—
141	60	24	—	—	—	4113	2567	33	81	50	21	263	213	—	—	—	—
68	27	24	—	—	—	944	501	39	64	38	45	113	82	42	—	—	—
465	117	33	193	58	30	4830	1742	42	135	63	15	688	387	24	3	1	57
671	102	24	196	49	54	3101	952	21	58	24	36	192	97	15	4	2	24
474	48	48	604	90	49	6795	1538	48	124	40	—	489	215	24	6	3	—
2151	550	9	2080	755	6	29093	12869	7	905	423	57	4453	2798	9	93	57	21
—	—	—	302	16	6	4268	671	18	47	11	57	183	66	—	29	14	3
294	15	36	—	—	—	4872	505	45	—	—	—	382	117	9	—	—	—
5109	789	42	5088	518	36	—	—	—	21544	2218	6	44634	10812	55	918	272	6
41	10	15	—	—	—	23767	2456	—	—	—	—	7171	739	6	347	70	12
164	59	30	353	107	51	48850	10952	9	7550	776	33	—	—	—	2867	289	36
33	16	27	—	—	—	1096	331	12	313	63	36	2419	248	24	—	—	—
203	106	38	—	—	—	50246	20219	32	2345	595	13	23742	3884	14	2044	91	8
11702	2961	32	9428	1879	40	227215	99022	52	33951	4942	58	90559	26993	1	6397	903	29

Digitized by Google

Von	Nach den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn.			Summa der Personen-Frequenz.			Neben- und andere Erträgnisse.		Summa der Einnahmen	
	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Saarbrücken-Hessen-Pfälz. Verkehr	130	387	50	41937	29386	45	184218	51	213605	36
Bexbach	14	30	42	12083	2650	7	1358	14	4008	21
Zweibrücken	528	1515	5	46715	28393	30	41597	19	69990	49
Einöd	32	75	18	11348	3367	41	12915	23	16283	4
Homburg	140	375	31	46964	15874	22	35728	29	51602	51
Bruchmühlbach	25	53	9	11066	4378	29	4001	56	8380	25
Hauptstuhl	3	5	32	5456	1753	57	276	52	2030	49
Landstuhl	174	337	23	27355	14512	25	16041	25	30553	50
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	204	10	204	10
Kaiserslautern	1377	2470	17	57531	40303	44	73638	23	113942	7
Hochspeyer	54	73	52	10547	3286	3	3426	33	6712	36
Frankenstein	57	71	44	10060	4271	52	3069	50	7341	42
Weidenthal	18	20	49	6041	1859	30	429	25	2288	55
Lambrecht	134	159	28	19733	5961	17	11861	57	17823	14
Neustadt	2856	2837	35	88660	51233	41	63130	4	114363	45
Weißenburg	1501	2584	3	3821	4290	57	165127	44	169418	41
Schaidt	35	35	51	593	333	24	878	26	1211	50
Winden	142	138	38	1703	1030	17	54136	34	55166	51
Rohrbach	66	59	—	1554	811	9	13031	5	13842	14
Landau	1568	1654	46	16909	11288	42	28898	18	40187	—
Knöringen	46	42	26	2053	920	44	175	37	1096	21
Edesheim	65	61	55	2245	1126	46	250	33	1377	19
Edenkoben	492	617	51	8925	5628	31	15521	19	21149	50
Maikammer	69	60	4	2379	1147	46	313	4	1460	50
Haßloch	320	226	58	22361	6319	2	8871	39	15190	41
Böhl	87	58	51	9516	2594	2	239	5	2833	7
Schifferstadt	149	98	42	28787	6569	48	1999	10	8568	58
Speyer	4606	3800	48	90554	45426	32	100096	51	145523	23
Mutterstadt	179	93	22	10849	2853	48	15516	28	18370	16
Rheingönheim	—	—	—	8915	1682	54	1170	1	2852	55
Ludwigshafen	39879	17601	23	206048	91524	3	315450	27	406974	30
Oggersheim	2513	631	22	36015	5236	22	12654	23	17890	45
Frankenthal	22565	4001	22	93417	26851	16	46805	20	73656	36
Bobenheim	2004	90	10	6138	975	35	30	41	1006	16
Hessisch-Pfälzischer Verkehr	—	—	—	90574	38735	2	125911	38	164646	40
Summa	81828	40271	47	1038852	462580	3	1358977	14	1821557	17

Digitized by Google

	Summa der Personen-Frequenz.			Neben- und andere Erträgnisse.		Summa der Einnahmen.	
	Personen.	Geld-Ertrag.					
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Uebertrag . .	1038852	462580	3	1358977	14	1821557	17
Rheinischer Verbands-Verkehr	5606	6146	10	31683	16	37829	26
Holländischer Verkehr	—	—	—	9190	39	9190	39
Belgischer Verkehr	—	—	—	3723	8	3723	8
Französisch-Pfälzischer Verkehr via Forbach . . .	—	—	—	4522	46	4522	46
Französisch-Pfälzischer Verkehr via Weißenburg . .	6456	6270	30	37797	25	44067	55
Bayerisch-Pfälzischer Verkehr	—	—	—	5695	34	5695	34
Sächsisch-Pfälzischer Verkehr	—	—	—	1317	33	1317	33
Berlin-Pfälzischer Verkehr	—	—	—	1589	27	1589	27
Marseiller Verkehr	—	—	—	314	49	314	49
Baden-Pfalz-Saarbrücker Verkehr	3991	3932	34	164865	2	168797	36
Main-Weserbahn-Verkehr	—	—	—	2059	32	2059	32
Süddeutscher Verband-Verkehr	—	—	—	6131	37	6131	37
Summa . .	1054905	478929	17	1627868	2	2106797	19

Digitized by Google

Beilag Verkehr mit

2|63.

Vo	Mai.						
	I.		II.		Kilo.	I.	
		Kinder-Billet.		Kinder-Billet.			Kinde Bille
	—	—	1	—	—	—	—
Speyer	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	2	—	—	2	—
	7	—	13	—	595	1	—
	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigsh	—	—	1	—	60	—	—
	—	—	10	—	340	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
Darmsta	—	—	—	—	—	—	—
Worms	—	—	—	—	—	1	—
	—	—	—	—	—	—	—
Paris	6	—	—	—	425	1	—
	—	—	1	—	—	—	—
Nancy	1	—	—	—	30	—	—
	—	—	7	—	120	1	—
Metz	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	1	—	—	—	—
Gesammtve	14	—	36	—	1570	6	—

Digitized by Google

1	
1	
5	2
16	
2	
15	
5	
2	
2	
1	
1	
1	
5	
1	
1	
2	
2	
3	
3	
7	
2	
4	
3	
563	10

Digitized by Google

Frankreich

1	—	30	—	—	1	—	30	—	—	—	—	—	—	—	1	—	30	1	—	4	1	170
1	—	70	—	—	5	—	65	2	—	11	—	395	—	—	3	—	60	3	—	26	—	740
5	2	190	2	—	14	—	410	7	—	13	1	410	4	—	17	1	520	17	—	84	7	2630
16	—	380	5	—	26	—	640	5	—	23	—	480	10	—	26	—	695	26	—	141	—	4010
2	—	605	8	1	9	—	870	1	—	5	—	210	8	—	3	—	320	34	1	35	—	3220
15	—	655	3	2	21	2	890	9	—	33	1	1255	12	—	26	—	540	51	3	151	3	5800
5	—	170	—	—	—	—	—	1	—	18	1	370	1	—	3	—	180	4	—	34	1	1060
2	—	100	8	—	5	—	600	4	—	1	—	120	—	—	14	—	305	17	—	26	—	1455
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	160
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	—	330
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	1	—	140
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	60
2	—	65	—	—	3	—	80	2	—	8	—	370	—	—	5	—	90	5	—	21	—	605
1	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	60
1	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	30
—	—	—	2	—	—	—	210	—	—	3	—	180	—	—	3	—	120	2	—	6	—	510
—	—	—	—	—	7	1	180	1	—	11	—	330	4	—	28	4	620	7	—	63	7	1585
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	110
—	—	—	—	—	3	2	90	2	—	—	—	25	—	—	3	—	30	2	—	8	2	245
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	80
1	—	30	3	—	3	—	140	7	—	2	—	370	1	—	7	—	80	15	—	24	1	1000
—	—	—	2	—	—	—	30	—	—	—	—	—	2	—	—	—	120	4	—	—	—	150
—	—	—	3	1	—	—	195	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	—	345
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	145	—	—	—	—	—	4	—	—	—	145
5	—	170	2	—	1	—	150	2	—	16	—	455	1	—	11	—	440	5	—	52	—	1580
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	185
1	—	30	—	—	—	—	—	4	—	—	—	200	—	—	—	—	—	5	—	3	—	305
1	—	70	12	—	—	—	150	—	—	2	—	60	7	—	—	—	435	20	—	19	—	1060
—	—	—	2	—	2	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	60
—	—	—	—	—	8	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	120
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	120	6	—	—	—	235	11	—	4	—	475
—	—	140	5	—	—	—	150	—	—	—	—	—	2	—	1	—	90	14	—	5	—	660
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—
3	—	280	5	—	5	—	280	18	—	6	—	495	4	—	6	—	300	47	—	49	1	2120
—	—	—	—	—	1	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1	95
—	—	—	—	—	1	—	30	—	—	—	—	—	3	—	—	—	105	3	—	4	—	165
3	—	140	—	—	2	—	30	1	—	—	—	30	1	—	12	—	40	13	—	32	—	595
7	—	235	10	—	4	—	260	29	—	10	—	620	2	—	3	—	240	64	—	84	—	3290
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	30
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	60	—	—	4	—	60
—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	30	3	1	6	—	230
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	375
—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	30
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	95
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
3	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	4	—	4	—	200
563	10	21080	238	11	854	19	32560	275	3	926	16	36580	219	3	829	15	27120	1449	24	5959	116	206370

L.

Digitized by Google

Beilage Lit. F c.

mit der Großh. Ihn und dem Mitteldeutschen Eisenbahnverband

Von	n	i.	Juli.			August.			September.			Summa.		
		Reisegepäck.	Classe		Reisegepäck.	Classe		Reisegepäck.	Classe		Reisegepäck.	Classe		Reisegepäck.
		Pfd.	I.	II.	Pfd.	I.	II.	Pfd.	I.	II.	Pfd.	I.	II.	Pfd.
	Heidelb													
	Bruchsa	60	—	2	20	—	1	80	—	4	80	2	23	860
Kaiserslautern	Carlsru	—	—	—	—	—	1	30	—	—	—	—	6	140
	Frankfu	—	—	—	—	—	1	80	—	2	110	—	8	470
	Augsbu	—	—	2	—	—	3	60	—	1	20	—	13	390
	Münche	80	—	—	—	—	—	—	—	1	100	—	3	180
	Heidelb	120	—	2	50	2	2	80	—	5	30	2	23	620
	Bruchsa	610	—	—	—	—	5	120	1	1	110	1	22	1410
	Carlsru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	70
	Baden	—	—	—	—	—	2	90	—	—	—	—	6	210
Zweibrücken .	Frankfu	—	—	2	100	—	—	—	—	2	—	—	4	100
	Stuttga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	480
	Ulm .	230	—	3	100	—	—	—	—	1	220	—	18	1510
	Augsbu	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	120
	Münche	40	—	—	—	—	6	80	—	—	—	1	18	440
	Heidelb	460	1	3	440	—	4	130	—	—	—	1	41	2140
	Bruchsa	100	—	3	70	—	2	30	—	2	90	—	10	290
	Carlsru	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	30
Neunkirchen .	Baden	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	140
	Stuttga	—	—	2	110	—	—	—	—	—	—	—	2	110
	Ulm .	120	—	4	310	—	—	—	—	—	—	1	10	460
	Augsbu	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	Münche	—	—	—	—	—	—	—	—	1	40	—	1	40
	Heidelb	210	—	1	200	—	—	—	—	1	60	—	6	540
	Bruchsa	160	—	6	360	2	16	680	—	9	290	2	61	2520
	Carlsru	—	—	—	—	—	2	20	—	—	—	—	3	20
	Baden	200	—	1	10	—	3	70	—	3	90	1	26	920
Saarbrücken .	Basel .	—	—	—	—	2	4	110	—	3	90	2	7	200
	Stuttga	—	—	2	50	—	6	200	—	—	—	—	13	520
	Ulm .	60	—	4	130	—	16	520	—	4	100	—	36	910
	Augsbu	50	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	7	240
	Münche	—	—	1	80	—	—	—	—	—	—	—	1	80
	Heidelb	—	—	6	100	—	1	—	—	—	—	—	9	190
Forbach . . .	Carlsru	80	—	—	—	1	2	120	—	2	120	1	20	920
	Stuttga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	Münche	50	—	—	—	—	—	—	—	5	190	—	10	450
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
	S	10770	31	325	14820	58	464	19010	38	395	14470	198	2521	99450

L.

Digitized by Google

Beilage Lit. **kehr**

mit der Graz-Bahn und dem Mitteldeutschen Eisenbahnverband

Von	Juni.			Juli.			August.			September.			Summa.		
	Classe		Reisegepäck.	Classe		Reisegepäck.	Classe		Reisegepäck.	Classe		Reisegepäck.	Classe		Reisegepäck.
	I.	II.	Pfd.	I.	II.	Pfd.	I.	II.	Pfd.	I.	II.	Pfd.	I.	II.	Pfd.
Zürich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	180
Heilbronn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	720
	—	—	—	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	—	240
	—	—	50	—	8	370	3	4	560	—	3	300	3	31	5320
	—	6	280	—	2	60	—	6	340	—	11	280	—	50	2140
	2	1	230	—	—	120	—	1	120	—	1	120	2	10	1520
Stuttgart	—	1	100	—	3	130	—	3	230	—	3	110	1	20	1390
	—	3	—	—	1	130	—	1	—	—	—	100	—	10	730
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	30
	—	3	—	—	1	80	—	2	120	—	2	—	—	12	500
	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
	—	—	—	—	1	100	—	—	—	—	—	—	—	8	440
	—	—	—	—	—	—	—	1	50	—	—	—	—	5	480
Ulm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	120	—	1	120
	1	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	160
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	280
	—	2	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	200
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	100
	—	2	200	—	1	460	—	2	140	—	2	40	—	13	1440
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Augsburg	—	1	80	—	1	80	—	8	140	—	1	—	1	23	990
	—	1	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	150
	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	90	—	3	190
	—	—	—	—	—	—	—	4	40	—	1	70	—	8	430
	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	5	—
	—	—	—	—	2	50	1	4	210	—	1	—	1	17	700
	—	—	—	—	10	560	—	5	210	—	9	160	—	43	1780
	—	—	—	—	7	280	—	25	810	—	4	140	1	71	2630
München	—	—	—	1	4	60	—	9	420	1	8	370	2	33	1300
	—	—	—	—	2	100	—	2	100	1	4	340	1	18	880
	—	—	—	—	2	160	—	14	740	—	6	320	—	44	1570
	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10
	—	—	—	—	1	—	—	1	40	—	—	50	4	8	430
	—	—	—	—	—	—	—	1	40	—	—	—	—	1	40
	11	156	6390	26	229	10740	34	447	16490	33	394	12130	171	2066	85290

Digitized by Google

Digitized by Google

ter

sche n

	...gust.			September.						Summa.					
G	Schnellzug-Billete		Gewicht	Gewöhnliche Billete			Schnellzug-Billete		Gewicht	Gewöhnliche Billete			Schnellzug-Billete		Gewicht
I.	I.	II.	Pfund.	I.	II.	III.	I.	II.	Pfund.	I.	II.	III.	I.	II.	Pfund.
—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	60
—	1	—	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	140
—	—	—	—	—	—	—	1	—	80	—	—	—	2	2	220
—	—	2	160	—	—	—	—	—	—	—	3	13	1	8	1270
—	—	6	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	17	82	1560
—	—	—	—	—	—	—	—	2	90	—	1	—	—	5	250
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	60
—	—	2	110	—	—	1	2	4	230	—	—	8	2	8	560
—	—	1	40	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	1	160
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	270
—	—	3	150	—	—	—	3	2	390	—	8	5	14	11	1790
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	4	450
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	5	370
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
—	—	—	—	—	—	2	—	—	40	—	—	7	—	1	330
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	—	1	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	5	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11	—	1	40
—	—	—	—	—	—	3	—	—	50	—	—	3	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	3	470
—	—	2	220	—	—	—	—	1	—	—	3	8	—	4	550
—	—	1	110	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	110
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	—	4	620
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	1	320
—	—	3	—	—	3	1	—	4	420	—	4	5	2	27	1420
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	3	170
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	140
—	—	2	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	170
—	—	12	550	—	—	—	1	—	—	—	2	1	1	21	1510
4	60	112	15650	22	134	139	120	116	19060	158	1309	1347	747	1412	158590

L.

Digitized by Google

Beilage Lit. G.

Monate.	Eilgut.		I. Klassen.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Ctr.	%10	Ct	fr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
October 1862	9843	—	398	41	504	48	125	27	61958	12
November . . . . „	8182	6	374	21	454	33	127	31	55332	51
December . . . . „	7906	2	369	41	386	24	114	37	48103	4
Januar 1863	5511	3	309	16	384	50	90	36	49233	29
Februar . . . . „	4694	6	311	29	408	—	143	57	49214	54
März . . . . . „	6034	8	392	—	457	42	261	29	59963	52
April . . . . . „	5371	3	333	43	419	41	101	33	54493	32
Mai . . . . . „	5718	1	361	41	863	3	142	2	59563	10
Juni . . . . . „	6613	8	406	31	449	14	104	24	59025	40
Juli . . . . . „	5827	8	453	22	426	5	119	59	54495	36
August . . . . . „	7388	9	426	36	401	1	96	44	50911	14
September . . . . „	9796	5	433	59	472	54	84	11	71332	44
Summa . .	82888	9	4571	20	5628	15	1512	30	673628	18

Digitized by Google

Digitized by Google

Beilage **Lit. H.**

Monate.	Eilgut		Güter mit besonderer Taxe.		Lad-, Waag-Gebühren ꝛc.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.		Vorschüsse an die Expeditionen.	
	Ctr.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Uebertrag vom vorigen Jahre . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1750	—
October . . . 1862	2972	7	3777	12	187	56	159	8	52	17	24153	57	—	—
November . . „	2258	30	5308	31	175	42	123	53	63	47	23421	48	—	—
December . . „	2319	15	2490	48	122	36	113	31	51	22	18327	14	—	—
Januar . . . 1863	1227	44	2711	36	154	32	97	22	16	44	14922	20	—	—
Februar . . „	929	39	3906	14	194	5	81	4	52	7	14519	7	—	—
März . . . „	954	40	5302	13	175	31	104	40	151	7	18053	34	—	—
April . . . „	1046	36	3977	—	160	2	88	9	16	24	16191	27	—	—
Mai . . . . „	1202	3	6699	47	608	50	90	11	70	36	21452	22	—	—
Juni. . . . „	1486	21	5876	29	178	32	95	39	37	39	18955	46	—	—
Juli . . . . „	1257	20	4444	5	158	58	75	9	14	58	16276	5	—	—
August . . . „	1654	25	2298	3	189	23	66	52	19	13	12195	4	—	—
September . . „	1492	37	19971	20	230	40	78	22	31	19	32161	34	—	—
Summa . .	18800	17	66763	18	2536	47	1174	—	577	33	230630	18	1750	—
											Ab . .		—	—
											Uebertrag in's nächste Jahr . .		1750	—

Digitized by Google

Beilage Lit. **K.**

Uebersicht

des

Güter-Verkehres

nach

Abgangs- und Ankunfts-Stationen

pro **1862/63.**

Digitized by Google

Von	Nach den Stationen der Königl. Saarbrücker-, Saarbrücken-Trier-Luxemburger und Rhein-Nahe-Eisenbahn. Gewicht.									
	Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%
den Stationen der königl. Saarbrücker-, Saarbrücken-Trier-Luxemburger und Rhein-Nahe-Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berbach	435	4	38	—	2847	8	5760	—	9081	2
Zweibrücken	767	5	1539	5	39609	—	35293	3	77209	3
Einöd	355	7	192	1	2809	8	2363	3	5720	9
Homburg	222	8	302	4	4709	—	67777	7	73011	9
Bruchmühlbach	867	8	140	6	3850	3	4935	7	9794	4
Hauptstuhl	2	7	12	1	369	1	—	—	383	9
Landstuhl	154	5	410	2	4770	3	65059	—	70394	—
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	400	—	400	—
Kaiserslautern	611	1	4901	8	33050	8	227352	5	265916	2
Hochspeyer	4	5	14	3	305	4	43200	—	43524	2
Frankenstein	198	6	124	7	723	—	15065	—	16111	3
Weidenthal	3	1	8	7	190	5	24160	—	24362	3
Lambrecht	83	5	498	5	4820	5	81	—	5483	5
Neustadt	631	2	2055	7	33966	6	17384	2	54037	7
Weißenburg	11	6	59	5	378	8	5922	6	6372	5
Schaidt	16	3	104	4	167	8	772	6	1061	1
Winden	58	3	33	2	1665	—	214	5	1971	—
Rohrbach	28	9	168	5	4320	7	3735	6	8253	7
Landau	174	1	1151	1	3263	2	2461	3	7049	7
Knöringen	6	2	8	5	321	8	—	—	336	5
Edesheim	26	4	20	—	25	9	—	—	72	3
Edenkoben	117	6	362	8	2397	9	406	—	3284	3
Maikammer	30	—	6	9	139	4	—	—	176	3
Haßloch	13	2	20	6	1097	—	2031	1	3161	9
Böhl	—	—	2	5	3	—	—	—	5	5
Schifferstadt	5	3	54	8	1075	2	1898	9	3034	2
Speyer	261	3	679	—	5840	7	21025	3	27806	3
Mutterstadt	1	—	1	8	485	3	4250	7	4738	8
Rheingönheim	—	—	—	—	20	2	—	—	20	2
Ludwigshafen	894	4	7951	8	25603	7	103515	4	137965	3
Oggersheim	2	—	12	6	875	7	805	7	1696	—
Frankenthal	239	5	1110	1	3135	6	3380	1	7865	3
Bobenheim	10	8	1	7	—	—	—	—	12	5
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	137	4	635	5	4846	8	5297	6	10917	3
Summa	6372	7	22623	9	187685	8	664549	1	881231	5

Digitized by Google

Nach Berbach. Gewicht.										Nach Zweibrücken. Gewicht.									
Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.		Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
Ctr.	%o	Ctr.	%o	Ctr.	%o	Ctr.	%o	Ctr.	%o	Ctr.	%o	Ctr.	%o	Ctr.	%o	Ctr.	%o	Ctr.	%o
126	9	101	—	832	1	1376	8	2436	8	710	6	3265	5	15526	4	63930	8	83433	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	20	8	7	9	129	3	159	5
14	4	65	2	323	6	600	—	1003	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4	4	31	—	500	—	535	4	9	—	20	6	208	—	366	2	603	8
2	8	13	2	76	4	200	—	292	4	41	3	224	—	2296	—	1516	9	4078	2
1	1	8	5	43	—	—	—	52	6	9	8	26	2	237	9	60	7	334	6
—	5	2	—	8	6	—	—	11	1	1	5	—	7	22	1	—	—	24	3
22	1	20	3	102	3	260	—	404	7	19	5	222	6	378	—	7469	1	8089	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	2	130	4	2272	3	761	—	3190	9	324	8	1126	1	11506	2	26569	1	39526	2
—	—	2	2	—	—	100	—	102	2	—	5	3	—	66	5	—	—	70	—
—	—	—	7	12	—	200	—	212	7	68	3	44	4	163	9	226	1	502	7
—	5	83	8	—	—	60	—	144	3	—	5	2	—	—	—	1304	1	1306	6
1	—	2	8	35	—	—	—	38	8	25	5	214	7	217	5	—	—	457	7
17	7	42	7	572	—	100	—	732	4	236	7	1377	5	6810	5	3083	8	11508	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	7	131	5	126	1	544	—	819	3
1	1	1	3	—	—	—	—	2	4	6	1	45	8	87	—	100	—	238	9
—	6	—	—	18	4	—	—	19	—	13	2	36	8	124	—	1	—	175	—
5	—	2	3	9	7	—	—	17	—	7	9	52	—	365	1	601	8	1026	8
4	—	50	8	215	8	—	—	270	6	104	4	494	8	2663	1	1516	8	4779	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	11	4	28	4	—	—	43	4
—	—	2	4	3	2	—	—	5	6	17	4	13	6	58	8	—	—	89	8
2	1	7	5	274	7	256	9	541	2	60	7	100	1	1382	1	3669	9	5212	8
1	2	—	5	71	3	—	—	73	—	2	2	9	7	108	9	1	8	122	6
—	—	—	—	285	1	204	—	489	1	2	8	4	4	21	—	555	4	583	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	7	4	5	—	—	5	14	4
—	—	—	—	—	—	100	—	100	—	1	4	4	2	—	—	—	6	6	2
—	9	18	—	—	5	100	8	120	2	119	9	432	1	844	4	1269	4	2665	8
—	—	—	—	—	—	400	—	400	—	2	8	128	1	181	6	1122	3	1434	8
—	—	—	—	—	5	—	—	—	5	1	7	—	—	55	—	—	—	56	7
5	4	27	—	107	3	180	—	319	7	330	8	3383	3	8025	2	31249	9	42989	2
—	—	—	—	1	8	—	—	1	8	—	—	1	1	1	9	—	—	3	—
1	—	9	2	26	2	—	—	36	4	52	8	270	8	583	9	1167	9	2075	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	4	—	—	—	—	3	4
—	—	3	2	8	1	—	—	11	3	454	1	4460	6	3604	2	3369	4	11888	3
235	5	599	4	5330	9	5399	5	11565	3	2651	5	16138	2	55706	6	149826	8	224323	1

Digitized by Google

Von	Nach Einöd. Gewicht. Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%
den Stationen der königl. Saarbrücker-, Saarbrücken-Trier-Luxemburger und Rhein-Nahe-Eisenbahn	146	1	408	4	1458	5	431	—	2444	—
Bexbach	—	—	3	6	2	—	—	5	6	1
Zweibrücken	17	4	17	5	298	—	315	9	648	8
Einöd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Homburg	3	3	76	9	267	9	88	1	436	2
Bruchmühlbach	—	—	2	5	40	2	108	6	151	3
Hauptstuhl	—	—	—	—	7	3	—	—	7	3
Landstuhl	1	7	32	9	188	9	1902	—	2125	5
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserslautern	35	7	350	6	10651	4	72221	4	83259	1
Hochspeyer	—	—	1	9	40	—	—	—	41	9
Frankenstein	—	5	33	9	—	—	400	—	434	4
Weidenthal	—	—	1	9	50	—	—	—	51	9
Lambrecht	10	—	76	2	263	8	81	8	431	8
Neustadt	29	2	124	8	1536	5	101	9	1792	4
Weißenburg	—	—	—	—	1	6	—	5	2	1
Schaidt	3	7	3	7	7	6	—	—	15	—
Winden	—	—	—	5	22	4	—	—	22	9
Rohrbach	2	3	5	5	124	4	—	—	132	2
Landau	11	7	199	6	170	9	4	4	386	6
Knöringen	1	8	—	—	37	—	—	—	38	8
Edesheim	4	—	—	—	28	9	—	—	32	9
Edenkoben	8	2	13	—	307	5	660	3	989	—
Maikammer	1	—	5	7	181	2	—	—	187	9
Haßloch	—	—	1	—	232	7	589	2	822	9
Böhl	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7
Schifferstadt	1	—	1	—	4	—	100	—	106	—
Speyer	44	—	82	—	19	6	5	5	151	1
Mutterstadt	—	—	—	—	329	8	—	—	329	8
Rheingönheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	42	5	448	—	2382	2	4714	9	7587	6
Oggersheim	—	5	—	5	—	—	2	4	3	4
Frankenthal	8	7	117	7	137	2	81	3	344	9
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	29	6	464	—	869	5	—	—	1363	1
Summa	402	9	2473	3	19661	7	81809	7	104347	5

Digitized by Google

Nach Homburg. Gewicht.										Nach Bruchmühlbach. Gewicht.									
Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.		Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10
188	9	897	1	3305	8	8139	8	12531	6	31	1	78	2	1694	—	1200	—	3003	3
—	5	3	6	29	1	114	9	148	1	—	5	1	—	1	4	2	2	5	1
105	5	263	—	1704	7	1134	1	3207	3	30	—	68	2	413	9	2	9	515	—
—	5	11	6	181	6	—	—	193	7	—	5	4	5	46	—	82	1	133	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	37	5	148	—	3342	3	3535	5
3	4	15	3	107	6	130	—	256	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	5	—	5	12	8	17	5	31	3	—	—	—	—	26	8	—	—	26	8
34	—	107	7	371	7	48805	4	49318	8	16	3	99	9	300	8	283	—	700	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
154	3	740	2	13262	6	12156	7	26313	8	73	—	257	4	2046	2	1514	7	3891	3
1	1	4	—	17	2	1	—	23	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	1	24	—	63	4	382	6	487	1	1	—	1	8	50	—	201	3	254	1
1	—	1	—	—	—	475	5	477	5	—	—	—	—	—	—	2189	2	2189	2
12	—	99	5	330	8	858	9	1301	2	2	7	24	9	192	—	—	—	219	6
149	1	687	1	5168	6	1854	6	7859	4	54	2	76	6	2461	5	3	5	2595	8
—	5	11	—	13	6	—	—	25	1	—	—	7	9	2	1	—	—	10	—
2	7	35	1	8	1	—	—	45	9	2	5	—	5	1	6	—	—	4	6
—	—	1	—	141	—	—	—	142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	4	25	8	32	6	—	—	64	8	—	—	—	—	4	6	—	—	4	6
37	4	318	6	1196	9	1041	5	2594	4	4	—	14	7	334	1	17	3	370	1
1	3	17	9	80	2	—	—	99	4	—	—	—	5	1	5	—	8	2	8
13	6	7	—	66	1	—	—	86	7	2	3	—	—	36	8	—	—	39	1
29	1	91	3	1539	5	842	9	2502	8	11	—	6	9	747	5	—	5	765	9
—	—	5	6	320	6	—	—	326	2	—	—	—	—	406	8	—	—	406	8
4	1	—	—	116	2	—	—	120	3	—	—	—	—	—	—	215	8	215	8
—	5	—	5	2	5	—	5	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2	5	13	6	80	—	96	1	—	—	—	—	—	—	100	—	100	—
21	8	218	8	1589	2	738	—	2567	8	4	7	28	7	98	5	100	—	231	9
—	8	—	—	90	9	—	5	92	2	—	—	—	—	25	2	—	—	25	2
—	—	—	—	57	6	—	—	57	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
113	8	1100	6	3997	2	130600	4	185812	—	29	8	248	8	460	—	1303	8	2042	4
—	5	3	7	12	1	—	—	16	3	—	—	—	—	8	5	101	—	109	5
32	2	240	8	329	—	373	6	975	6	12	1	134	4	169	1	109	—	424	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
118	7	1061	4	2316	2	374	2	3870	5	13	1	337	1	313	3	—	—	663	5
1051	3	5996	2	36479	—	258122	6	301649	1	296	5	1429	5	9990	2	10769	4	22485	6

Digitized by Google

Von	Nach Hauptstuhl. Gewicht.									
	Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%
den Stationen der königl. Saarbrücker-, Saarbrücken-Trier-Luxemburger und Rhein-Nahe-Eisenbahn	5	5	14	5	71	2	—	—	91	2
Berbach	—	5	1	—	—	—	—	5	2	—
Zweibrücken	—	—	2	1	17	7	9	2	29	—
Einöd	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
Homburg	—	—	5	—	111	7	—	—	116	7
Bruchmühlbach	—	—	—	5	10	—	—	—	10	5
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	2	6	3	—	37	9	1	—	44	5
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserslautern	12	—	36	4	392	9	—	5	441	8
Hochspeyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenstein	—	8	—	—	17	7	19	—	37	5
Weidenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lambrecht	2	1	2	8	1	6	—	—	6	5
Neustadt	25	3	19	1	468	5	7	—	519	9
Weißenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaidt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	—	5	—	—	184	6	—	—	185	1
Rohrbach	—	—	—	—	1	1	—	—	1	1
Landau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	—	—	4	5	—	5	—	—	5	—
Edesheim	1	3	—	—	14	7	—	—	16	—
Edenkoben	—	—	1	6	6	4	—	—	8	—
Maikammer	—	9	—	—	57	2	—	—	58	1
Haßloch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schifferstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Speyer	11	4	2	1	3	4	—	5	17	4
Mutterstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheingönheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	—	—	30	7	57	4	—	—	88	1
Oggersheim	—	—	1	1	1	9	—	—	3	—
Frankenthal	—	—	5	2	—	7	—	—	5	9
Bobenheim	1	—	2	4	—	—	—	—	3	4
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	1	—	1	1	—	—	—	—	2	1
Summa	64	9	133	1	1458	1	37	7	1693	8

Digitized by Google

Nach Landshut. Gewicht.										Nach Königsgarten. Gewicht.									
Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.		Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10
38	2	550	6	2677	6	2802	7	6069	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	50	7	69	2	14	4	135	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	4	163	7	1080	7	7182	—	8477	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	6	25	9	172	—	402	1	607	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	8	109	7	463	8	350	5	951	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	13	6	45	1	22	3	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	8	1	—	17	8	1	5	23	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	100	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
127	—	544	4	2088	4	2632	7	5392	5	—	—	—	—	—	—	23478	—	23478	—
—	5	2	5	2	4	91	—	96	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	6	129	2	231	2	294	4	658	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	6	15	—	5596	2	5611	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	111	4	362	2	86	5	561	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
170	4	517	9	6666	—	58	7	7413	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	21	4	2	4	4709	5	4733	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	5	16	5	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	5	6	8	157	3	—	6	167	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	5	53	6	158	2	4	7	217	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	7	196	9	288	7	1	—	511	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	7	3	6	34	1	—	—	41	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	2	4	4	19	6	—	—	26	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	2	79	6	825	1	206	5	1140	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	7	3	514	5	—	—	522	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	8	1	5	22	8	—	—	26	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	5	—	5	6	8	—	—	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5	5	—	—	—	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	2	225	—	324	—	2501	—	3087	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	24	7	28	—	101	1	154	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	1	1004	3	4064	4	13119	—	18261	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	5	1	—	3	1	—	—	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	7	577	9	806	—	455	5	1884	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85	—	1158	4	1109	2	1716	8	4069	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
743	4	5610	1	22256	6	42451	2	71061	3	—	—	—	—	—	—	23478	—	23478	—

Digitized by Google

Von	Nach Kaiserslautern. Gewicht.									
	Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%
den Stationen der königl. Saarbrücker-, Saarbrücken-Trier-Luxemburger und Rhein-Nahe-Eisenbahn	224	5	1380	1	12903	8	21571	—	36079	4
Berbach	2	3	67	3	111	8	400	8	582	2
Zweibrücken	264	5	560	3	5041	7	1734	3	7600	8
Einöd	12	8	76	1	2384	3	2189	5	4662	7
Homburg	48	1	410	4	3521	6	3485	9	7466	—
Bruchmühlbach	12	3	29	9	362	6	1288	8	1693	6
Hauptstuhl	1	—	7	1	59	—	70	7	137	8
Landstuhl	29	5	107	—	708	—	455	7	1300	2
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserslautern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hochspeyer	4	2	25	2	20	8	5258	—	5308	2
Frankenstein	48	4	89	9	280	6	459	5	878	4
Weidenthal	8	2	20	9	14	2	19778	4	19821	7
Lambrecht	51	8	358	5	1515	3	279	3	2204	9
Neustadt	492	6	1179	5	5915	3	18458	9	26046	3
Weißenburg	10	7	39	3	260	5	2326	7	2637	2
Schaidt	18	—	40	5	121	3	468	5	648	3
Winden	14	8	55	9	482	1	467	3	1020	1
Rohrbach	16	—	91	3	535	5	27	1	669	9
Landau	175	9	679	3	2931	—	882	3	4668	5
Knöringen	27	9	22	4	797	1	6	3	853	7
Edesheim	26	7	14	8	41	3	—	—	82	8
Edenkoben	145	—	156	2	2276	2	797	—	3374	4
Maikammer	19	8	32	9	330	9	20	5	404	1
Hasloch	8	5	118	9	691	9	572	6	1391	9
Böhl	6	2	21	6	87	1	50	2	165	1
Schifferstadt	15	2	19	8	132	9	176	2	344	1
Speyer	193	8	594	7	3134	1	2730	6	6653	2
Mutterstadt	2	3	29	9	266	6	1615	1	1913	9
Rheingönheim	—	—	—	5	—	—	39	9	40	4
Ludwigshafen	547	—	3658	9	13116	3	49191	6	66513	8
Oggersheim	1	5	22	4	302	3	178	3	504	5
Frankenthal	157	4	468	2	1691	1	404	4	2721	1
Bobenheim	14	3	4	3	32	3	—	—	50	9
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	693	6	5315	7	7319	4	3929	5	17258	2
Summa	3294	8	15699	7	67388	9	139314	9	225698	3

Digitized by Google

Nach Hochspeyer. Gewicht.										Nach Frankenstein. Gewicht.									
Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.		Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10
—	5	66	3	39	2	—	—	106	—	25	9	11	8	382	6	100	—	520	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	200	—
1	3	5	6	9	1	4	3	20	3	8	—	12	8	30	7	8	2	59	7
—	5	—	—	34	6	—	—	35	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	2	—	20	6	1	—	25	6	—	5	6	3	58	—	4	3	69	1
—	5	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	1	—	161	1	925	2	1087	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	337	1	1	—	338	6
1	1	1	3	8	8	—	—	11	2	—	5	9	4	421	3	238	5	669	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	4	50	2	598	3	200	5	886	4	61	2	37	3	2107	6	908	1	3114	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	27	8	111	3	—	—	144	7
—	—	—	—	9	5	160	—	169	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	5	92	8	1288	8	1382	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
2	4	10	5	35	5	81	8	130	2	1	—	14	4	61	8	1	4	78	6
44	6	123	5	643	1	285	4	1096	6	44	3	81	2	293	—	14	4	432	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	5	—	—	3	5
—	5	2	2	5	6	19	4	27	7	—	5	1	5	—	8	4	3	7	1
7	3	3	4	19	8	3	4	33	9	—	—	1	8	—	—	1	5	3	3
—	5	2	2	31	7	1	4	35	8	—	—	8	—	10	4	11	3	29	7
2	—	27	8	52	4	8	1	90	3	—	—	16	9	59	5	14	1	90	5
1	—	5	5	12	—	—	—	18	5	—	—	3	—	8	9	1	9	13	8
—	—	—	—	11	8	69	6	81	4	—	5	4	6	2	—	—	—	7	1
7	3	2	4	201	2	406	4	617	3	8	2	8	2	82	9	2	9	102	2
—	—	—	—	52	2	—	—	52	2	—	—	—	—	41	9	1	1	43	—
—	—	7	3	152	9	276	1	436	3	—	—	—	5	7	8	—	—	8	3
—	—	—	5	25	8	49	4	75	7	—	—	—	—	4	1	3	—	7	1
—	—	1	—	—	5	—	—	1	5	—	—	—	—	1	3	1	1	2	4
5	8	15	9	9	6	—	5	31	8	4	6	3	6	60	4	21	—	89	6
—	—	—	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	6	3	1	5	7	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	3
23	7	70	2	51	1	145	9	290	9	4	7	10	4	186	—	2	2	203	3
—	—	1	1	12	6	73	2	86	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	2	3	6	15	5	—	—	28	3	1	5	35	5	19	4	—	7	57	1
1	5	10	8	—	5	—	—	12	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	7	34	6	23	5	—	—	60	8	4	4	236	2	79	6	269	3	589	5
151	8	448	9	2170	2	3075	2	5846	1	173	4	532	7	4537	3	2739	3	7982	7

Digitized by Google

Von	Nach Weidenthal. Gewicht. Eilgut. Ctr.	Eilgut. %	I. Classe. Ctr.	I. Classe. %	II. Classe. Ctr.	II. Classe. %	Wagenladungsclasse und Specialtarif. Ctr.	Wagenladungsclasse und Specialtarif. %	Summa. Ctr.	Summa. %
den Stationen der königl. Saarbrücker-, Saarbrücken-Trier-Luxemburger und Rhein-Nahe-Eisenbahn	—	—	10	7	53	1	100	—	163	8
Berbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zweibrücken	—	—	—	6	10	8	—	—	11	4
Einöd	—	—	—	—	2	4	—	—	2	4
Homburg	—	—	—	5	—	—	—	—	—	5
Bruchmühlbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hauptstuhl	—	—	—	—	1	5	—	—	1	5
Landstuhl	—	—	1	7	25	3	—	—	27	—
Königsgarten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserslautern	35	1	37	8	762	4	1220	—	2055	3
Hochspeyer	—	—	—	—	19	3	—	—	19	3
Frankenstein	1	—	1	—	9	5	—	—	11	5
Weidenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lambrecht	29	3	10	5	80	8	80	—	200	6
Neustadt	94	4	86	1	1084	9	80	—	1345	4
Weißenburg	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8
Schaidt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	1	5	1	3	10	1	—	—	12	9
Rohrbach	2	2	—	6	47	—	—	—	49	8
Landau	3	1	13	5	95	8	80	—	192	4
Kusöringen	—	—	—	—	25	4	—	—	25	4
Edesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edenkoben	2	—	3	1	40	5	—	—	45	6
Maikammer	—	—	1	2	62	—	—	—	63	2
Haßloch	—	—	2	8	15	—	160	—	177	8
Böhl	—	—	—	5	—	—	—	—	—	5
Schifferstadt	—	—	—	—	—	—	800	—	800	—
Speyer	4	3	5	3	104	7	—	—	114	3
Mutterstadt	—	—	—	—	—	—	80	—	80	—
Rheingönheim	—	—	2	7	—	—	—	—	2	7
Ludwigshafen	6	—	24	—	19	8	201	4	251	2
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankenthal	1	—	2	1	4	1	—	—	7	2
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	3	2	9	7	20	6	80	—	113	7
Summa	1 83	1	215	7	2495	8	2881	4	5776	—

Digitized by Google

Nach den Stationen der hessischen Ludwigsbahn.

Gewicht.

Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10
66	4	308	2	6192	8	4157	8	10725	2
—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
483	3	1737	—	7577	—	4156	6	13953	9
27	4	91	9	217	9	—	—	337	2
59	8	317	2	838	4	50049	9	51265	3
3	8	57	5	114	4	101	8	277	5
—	—	—	—	23	7	—	—	23	7
20	8	151	7	897	7	81	5	1151	7
—	—	—	—	—	—	9075	—	9075	—
379	5	5015	9	4680	4	9574	8	19650	6
2	2	21	4	3	—	—	—	26	6
67	5	8	4	109	4	—	—	185	3
2	7	24	4	7	—	360	—	394	1
116	—	514	3	5582	9	1063	9	7277	1
713	9	2475	4	14705	—	13566	1	31460	4
615	4	1043	6	8716	2	7178	8	17554	—
25	1	35	7	86	4	95	—	242	2
48	4	242	6	1010	3	404	—	1705	3
58	2	470	—	911	5	1351	8	2791	5
701	4	2965	4	3341	—	4086	—	11093	8
20	4	197	2	34	3	—	—	251	9
56	4	86	1	99	9	—	—	242	4
259	—	871	3	5441	6	10983	2	17555	1
38	1	96	2	150	8	—	—	285	1
19	5	72	8	303	1	1690	3	2085	7
13	—	20	9	51	7	—	—	85	6
8	2	223	9	36	6	—	—	268	7
618	2	3024	7	6725	8	3351	8	13720	5
12	3	147	7	1195	5	7678	4	9033	9
—	—	9	4	14	7	—	—	24	1
2000	6	6685	9	24843	7	126945	4	160475	6
104	7	1076	2	1745	9	281	6	3208	4
1926	9	2930	7	20019	—	28100	8	52977	4
100	5	4	7	31	4	—	—	136	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8569	6	30928	3	115710	—	284334	5	439542	4

Summa.

Gewicht.

Eilgut.		I. Classe.		II. Classe.		Wagenladungsclasse und Specialtarif.		Summa.	
Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10
2389	5	11405	—	106742	2	405123	2	525659	9
443	8	238	1	3246	4	6830	3	10758	6
2529	6	7170	7	72487	4	67948	9	150136	6
454	6	771	8	7744	—	7619	8	16590	2
882	—	2518	6	18484	7	256485	7	278371	—
918	4	397	1	5762	7	9015	9	16094	1
14	3	39	4	1042	1	129	9	1225	7
412	6	1788	5	15822	4	129993	5	148017	—
—	—	5	1	—	—	23992	—	23997	1
3284	5	21328	9	120260	2	522075	3	666948	9
62	9	220	9	2401	7	71538	1	74223	6
427	5	966	2	2387	3	19704	—	23485	—
47	8	331	7	688	2	1463904	5	1464972	2
754	7	3004	9	18991	6	24043	—	46794	2
4602	3	13286	1	96859	5	73044	7	187792	6
931	9	6832	6	17859	3	61050	5	86674	3
230	1	1046	7	3209	4	12736	—	17222	2
264	3	955	—	8235	2	8271	2	17695	7
662	8	1317	1	10768	—	14355	4	27103	3
2766	—	9222	9	22707	4	28443	9	63140	2
239	7	524	9	3382	7	45	—	4192	3
284	3	388	7	1681	8	229	7	2584	5
1339	9	2900	—	22966	3	28128	6	55334	8
171	—	529	6	5447	6	85	5	6233	7
159	3	435	1	4068	1	8046	8	12709	3
50	8	192	9	470	—	183	—	896	7
47	4	470	2	1580	5	4607	9	6706	—
3009	1	8834	6	37549	8	54297	7	103691	2
58	7	573	6	5087	2	17503	9	23223	4
24	—	88	8	437	8	176	9	727	5
7194	7	40707	9	155519	4	836154	5	1039576	5
140	5	1385	4	3793	5	1734	8	7054	2
3480	5	9099	3	38298	9	46706	6	97585	3
172	5	73	8	88	9	1	3	336	5
10549	3	46694	2	86348	3	261641	1	405232	9
49001	3	195746	3	902390	5	4465849	1	5612987	2

Digitized by Google

Von	Summa. Gewicht. Eilgut. Ctr.	%	I. Classe. Ctr.	%	II. Classe. Ctr.	%	Wagenladungsclasse und Specialtarif. Ctr.	%	Summa. Ctr.	%
Transport . .	49001	3	195746	3	902390	5	4465849	1	5612987	2
Hierzu folgende directe Verkehre:										
Baden-Pfalz-Saarbrücker Verkehr	6660	6	50187	7	118500	2	544261	6	719610	1
Rheinischer Verbands-Verkehr.	19677	6	105035	1	107786	9	206375	5	438875	1
Internationaler Verkehr via Weißenburg . .	3382	1	47451	4	75114	4	554497	3	680445	2
„ „ „ Forbach . .	1251	8	2683	—	7011	6	17460	8	28407	2
Süddeutscher Verbands-Verkehr	1857	1	15324	2	22497	9	33537	6	73216	8
Holländischer Verkehr	977	7	20090	1	—	—	187098	7	208166	5
Bayerischer „	1656	5	10124	8	28989	7	1775	4	42546	4
Main-Weser „	—	—	—	—	—	—	28213	1	28213	1
Sächsischer „	304	4	4575	1	3488	9	1682	8	10051	2
Berliner „	594	5	6850	4	745	5	1921	6	10112	—
Belgischer „	349	4	5568	—	6374	6	78983	4	91275	4
Marseiller „	—	—	1882	4	24	6	2417	4	4324	4
Total . .	85713	—	465518	5	1272924	8	6124074	3	7948230	6

Digitized by Google

Beil

Digitized by Google

Beilage

des

St

Zweibrück
Kaiserslau
Neustadt
Speyer . .
Ludwigsh
Worms

Zweibrück
Kaiserslau
Neustadt
Speyer . .
Ludwigsh
Worms

Digitized by Google

Beilage Lit. K

862/63.

Monate.	Fracht.										Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	wöhnliches Gut.															
	d.-Classe. B.		Ausnahms-Classe nach Basel.		Specialtarif. 1.		2.		3.							
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
October . . . 1862	309	4	55	49	32	20	28	48	—	—	17	44	28	9	2290	27
November . . „	200	1	145	8	69	16	70	40	3	7	20	1	24	8	2382	6
December . . „	314	12	96	13	226	15	11	48	—	—	28	13	27	23	2702	20
Januar . . . 1863	249	36	82	17	223	33	69	34	6	22	18	17	21	46	2123	50
Februar . . „	334	47	104	47	94	9	43	9	—	—	27	12	32	58	2319	7
März . . . „	456	10	112	4	113	5	30	20	5	59	26	3	40	2	3338	41
April . . . „	450	28	138	55	50	7	27	9	—	—	16	51	29	43	2483	48
Mai . . . . „	411	58	59	14	112	57	17	25	—	—	14	17	27	53	2670	24
Juni. . . . „	392	37	5	55	87	9	19	55	—	—	16	22	27	18	2374	56
Juli . . . . „	425	47	9	30	72	2	20	24	—	—	23	7	40	54	2589	42
August . . . „	548	57	10	38	58	21	51	23	—	—	—	—	—	—	2737	37
September . . „	434	1	—	—	198	59	105	37	246	27	—	—	—	—	2955	54
Summa	4527	38	820	30	1338	13	496	12	261	55	208	7	300	14	30968	52

L.

Digitized by Google

Beilage Lit. I

re 1862/63.

Station	Fracht. Gewöhnliches Gut. Wagenlad.-Classe. A.		B.		Ausnahms-Classe nach Basel.		Specialtarif. 1.		2.		3.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Zweibrücken .	—	—	43	50	—	—	1	27	—	—	—	—	—	—	—	—	800	5
Homburg . .	—	—	—	—	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—	182	19
Kaiserslautern	54	59	154	34	—	—	23	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1290	22
Neustadt . .	210	12	31	28	—	—	31	57	—	—	—	—	—	—	—	—	662	58
Weißenburg .	37	2	271	24	—	—	4	30	—	—	—	—	—	—	—	—	1053	47
„ „ Tran	54	35	265	7	645	35	6	28	27	43	6	27	—	—	—	—	1760	59
Landau . . .	—	—	20	59	—	—	133	32	—	—	—	—	—	—	—	—	384	30
Speyer . . .	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	336	28
Ludwigshafen .	368	43	1256	29	—	—	745	21	214	32	56	40	208	7	300	14	4389	34
„ „ Tr	1025	13	2345	17	174	55	390	29	243	46	194	47	—	—	—	—	19765	17
Frankenthal .	33	38	138	30	—	—	—	4	10	11	4	1	—	—	—	—	342	38
Summa	1784	22	4527	38	820	30	1338	13	496	12	261	55	208	7	300	14	30968	52

Digitized by Google

Beilage Lit. K e.

des directen Eg=Dresdener

Monate.	Eilgut.		Ge I.	Ge C.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Ctr.	%₁₀	Ctr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
October . . . 1862	13	7	62	—	—	—	—	—	—	19	33
November . . „	13	4	91	—	—	—	—	—	21	16	20
December. . . „	7	3	87	—	—	—	—	—	13	12	45
Januar . . . 1863	4	8	91	—	—	—	—	—	11	30	17
Februar . . „	9	6	104	—	—	—	—	—	24	17	5
März . . . . „	12	2	145	—	—	—	—	—	28	21	—
April . . . „	8	2	138	—	—	—	—	—	32	31	9
Mai . . . . „	5	5	195	—	—	—	—	—	25	33	15
Juni . . . . „	3	5	172	—	—	—	—	—	18	28	42
Juli . . . . „	5	8	305	—	—	—	—	—	18	50	49
August . . . „	17	6	325	—	—	—	—	1	14	48	4
September . . „	9	9	386	—	—	—	—	—	59	129	26
Summa . .	111	5	2106	—	—	—	—	5	23	438	25
October . . . 1862	8	9	329	—	—	—	—	—	—	79	49
November . . „	4	4	192	—	—	1	28	—	6	51	34
December. . . „	14	—	82	—	—	—	12	—	—	43	55
Januar . . . 1863	2	6	74	—	—	—	42	—	4	25	11
Februar . . „	8	3	91	—	—	—	4	—	—	29	6
März . . . „	30	5	247	—	—	1	38	—	14	68	26
April . . . „	45	2	324	—	—	4	47	3	9	105	42
Mai . . . . „	20	6	203	—	—	7	52	—	10	82	39
Juni . . . . „	13	7	207	—	—	—	39	—	21	74	2
Juli . . . . „	8	7	277	—	—	—	49	—	3	65	9
August . . . „	4	—	240	—	—	1	38	—	—	136	6
September . . „	32	—	197	—	—	2	27	—	11	117	29
Summa . .	192	9	2469	—	—	22	16	4	18	879	8
Total . .	304	4	4575	—	—	22	16	9	41	1317	33

Digitized by Google

des directen Leipzig-Dresdener

Stationen.	Eilgut.		Gut. Classe I.		Gut. Classe II.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Ctr.	%₀	Ctr.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Zweibrücken	14	4	156	—	—	—	—	—	—	25	133	30
Kaiserslautern	22	4	164	30	—	—	—	—	—	29	75	41
Neustadt	39	9	247	21	—	—	—	—	1	41	72	28
Weißenburg	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Landau	6	7	112	16	—	—	—	—	—	—	27	31
Speyer	12	3	158	—	—	—	—	—	—	56	29	53
Ludwigshafen	12	4	783	—	—	—	—	—	—	25	72	35
Frankenthal	3	4	482	23	—	—	—	—	1	27	26	33
Summa	111	5	2106	30	—	—	—	—	5	23	438	25
Zweibrücken	26	9	60	—	—	—	—	46	3	47	73	33
Kaiserslautern	7	2	611	10	—	—	1	17	—	—	209	53
Neustadt	19	2	249	9	—	—	1	10	—	—	124	56
Weißenburg	90	5	564	—	—	—	—	—	—	—	121	—
Landau	16	2	31	—	—	—	—	—	—	—	21	21
Speyer	16	6	70	14	—	—	—	6	—	4	166	25
Ludwigshafen	15	—	870	17	—	—	18	15	—	24	150	7
Frankenthal	1	3	10	—	—	—	—	42	—	3	11	53
Summa	192	9	2469	50	—	—	22	16	4	18	879	8
Total	304	4	4575	20	—	—	22	16	9	41	1317	33

L.

Digitized by Google

Beilage Lit. K g.

des directen Güter-Verkehrs -Aschaffenburg

Monate.	Eilgut.		Gewöhn Classe I.		Gewöhn Classe II.		Provision für Nachnahme		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
October 1862	100	6	422	3	670	3	—	—	—	34	175	37
November . . . „	116	4	473	4	508	9	—	—	—	50	202	52
December . . . „	101	7	476	9	1146	1	—	—	—	49	234	22
Januar 1863	52	6	249	—	1016	6	—	—	1	9	155	26
Februar . . . . „	38	5	267	1	836	3	—	—	—	42	155	34
März . . . . . „	38	—	295	—	1020	6	—	—	1	13	191	27
April . . . . . „	28	3	222	—	700	9	—	—	—	35	117	29
Mai . . . . . „	43	2	246	2	589	8	—	—	—	51	129	56
Juni . . . . . „	27	8	489	—	553	8	—	—	2	8	153	34
Juli . . . . . „	43	9	610	9	332	4	—	—	2	30	221	50
August . . . . „	47	9	479	2	582	—	—	—	1	46	170	55
September . . . „	35	9	228	3	459	7	—	—	3	3	129	58
Summa . .	674	8	4459	3	8417	4	—	—	16	10	2039	—
October 1862	146	8	1501	3	1491	7	8	21	1	49	510	18
November . . . „	104	—	410	1	1913	5	4	14	1	16	252	16
December . . . „	119	3	507	—	1219	3	8	43	2	34	250	5
Januar 1863	81	8	336	—	1016	6	8	26	1	6	164	46
Februar . . . . „	81	2	341	2	1379	5	4	28	1	57	247	18
März . . . . . „	100	4	361	3	4547	3	6	13	—	56	512	36
April . . . . . „	94	2	300	1	2342	7	6	45	—	27	382	30
Mai . . . . . „	85	5	516	9	2837	5	14	36	1	57	383	25
Juni . . . . . „	30	5	158	6	992	4	5	17	—	19	146	7
Juli . . . . . „	35	7	343	2	653	—	4	29	—	41	181	16
August . . . . „	41	2	393	9	1220	6	3	48	1	59	393	—
September . . . „	61	1	495	9	958	2	3	34	2	—	232	57
Summa . .	981	7	5665	5	20572	3	78	54	17	1	3656	34
Total . .	1656	5	10124	8	28989	7	78	54	33	11	5695	34

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Bei

Zu
Ka
Ne
We
Lan
Sp
Lud
Fra

Zw
Kai
Neu
Wei
Lan
Spe
Lud
Fra

Digitized by Google

Beilage Lit. K n.

62/63.

Monate.	Eilgut.		t. Specialtarif. 1.		2.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Ctr.	0/10	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
October . . . 1862	1148	8	1630	8	1057	20	55	52	28	21	19766	52
November . . „	861	8	1385	18	392	19	52	16	21	24	16473	44
December . . „	919	6	1287	57	520	23	42	21	16	16	15926	27
Januar . . . 1863	507	—	814	9	402	1	34	21	7	28	14978	10
Februar . . „	498	4	855	2	301	56	38	23	5	22	10551	49
März . . . „	595	4	882	53	991	11	43	14	10	40	12858	56
April . . . „	546	2	1016	18	1382	47	40	2	7	17	12574	—
Mai . . . . „	531	2	568	14	1661	25	41	18	5	50	14320	49
Juni. . . . „	844	3	472	54	1101	3	42	33	5	50	14452	10
Juli . . . . „	763	7	686	10	1994	44	31	44	4	40	13592	32
August . . . „	845	4	766	55	2159	35	40	29	7	14	13444	58
September . . „	700	4	1434	12	1627	54	34	32	7	21	13389	32
Summa	8762	2	11800	10	13592	38	497	5	127	43	172329	59

L.

Digitized by Google

Beilage Lit. K o.

e 1862/63.

Stationen.	iches Gut. ungsclasse. B.		Specialtarif. 1.		2.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr
Berbach	93	2	3	46	—	—	4	15	—	—	215	35
Zweibrücken	2959	25	562	17	260	19	108	37	5	36	8565	37
Einöd	73	21	4	43	—	—	12	53	—	4	487	—
Homburg	520	43	127	52	1255	44	29	45	1	7	2366	50
Bruchmühlbach	75	53	195	16	15	3	26	47	—	—	820	2
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	35	8
Landstuhl	250	14	37	25	3319	17	19	54	—	21	4415	40
Königsgarten	21	28	—	—	—	—	4	40	—	—	26	8
Kaiserslautern	12879	27	2995	35	2929	22	130	30	3	13	26929	—
Hochspeyer	3814	42	—	—	—	—	—	—	—	—	3879	39
Frankenstein	1186	2	—	—	219	33	—	35	1	3	1696	42
Weidenthal	1404	54	—	—	915	8	—	—	—	21	2379	10
Lambrecht	—	—	—	—	—	—	1	55	25	36	1369	32
Neustadt	618	56	2029	33	12	35	24	55	6	22	13617	23
Weissenburg	230	15	861	40	3174	45	—	—	—	—	5420	20
Schaidt	—	—	117	11	—	—	—	—	—	—	477	44
Winden	3682	28	—	—	128	45	—	—	—	—	5091	58
Rohrbach	—	—	61	56	—	—	—	—	—	—	1569	31
Landau	39	49	18	12	—	—	—	—	—	—	2591	45
Knöringen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94	13
Edesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131	48
Edenkoben	24	17	—	—	—	—	—	—	—	—	900	56
Maikammer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91	14
Hasloch	27	46	198	19	—	—	—	17	—	—	665	30
Böhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	32
Schifferstadt	30	20	304	51	—	—	—	45	—	—	700	23
Speyer	5643	11	—	—	102	42	14	10	28	49	11631	37
Mutterstadt	—	—	764	7	3	55	—	—	—	—	1081	59
Rheingönheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	57
Ludwigshafen	24695	57	2559	3	1239	33	107	34	44	9	57903	58
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	451	21
Frankenthal	6737	17	100	59	15	57	9	2	11	2	10806	9
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	22
Transit von u. nach Hessen	254	19	857	25	—	—	—	—	—	—	5900	1
Summa	65263	46	11800	10	13592	38	497	5	127	43	172329	59

Digitized by Google

Beilage Lit.

1862|63.

Mon	iches Gut.								Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	agenladungs-Classe													
	C		Special-Tarif.											
			1		2		3							
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
October . .	138	57	—	—	613	9	1173	54	33	19	8	47	8346	36
November .	156	38	35	—	461	29	770	42	31	24	6	57	6545	17
December. .	155	33	17	9	572	28	427	13	27	33	7	31	5261	21
Januar . .	196	42	69	4	624	31	620	6	20	44	6	1	4707	49
Februar . .	906	17	—	—	435	55	953	17	22	46	5	46	5972	24
März . . .	1546	—	—	—	297	14	534	44	46	20	10	41	7405	58
April . . .	1236	37	34	48	312	22	692	40	51	22	6	42	6323	44
Mai . . .	1066	46	—	—	200	52	740	49	37	58	7	53	6110	24
Juni . . .	514	41	19	8	495	50	1188	59	54	39	6	32	6166	59
Juli . . .	450	27	—	—	517	14	446	23	71	38	9	34	6339	19
August . .	611	44	51	9	264	5	969	47	56	20	11	47	7023	49
September .	524	12	—	—	371	21	545	7	76	22	8	49	6478	—
S	7504	34	226	18	5166	30	9063	41	530	25	97	—	76681	40

L.

Digitized by Google

Beil

Jahre 1862/63.

	Fracht. Gewöhnliches Gut. Wagenladungs-Classe B.		C.		Special-Tarif. 1		2		3		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Bez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	56
Zw	83	26	—	—	—	—	402	58	—	—	71	46	9	52	8510	50
Ein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	18	—	9	563	2
Hol	18	—	—	—	—	—	93	47	8888	44	7	22	1	7	10626	57
Bri	—	—	—	—	—	—	21	44	—	—	—	51	—	9	271	52
Hai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	46
Lan	260	28	—	—	—	—	15	46	—	—	5	41	—	31	1201	30
Kör	1242	31	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1277	31
Kai	489	3	—	—	182	46	894	18	—	—	31	42	4	23	7706	52
Hoc	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	12
Fra	28	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	142	45
We	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	51	58	38
Lan	40	54	—	—	—	—	41	47	—	—	1	42	13	36	1812	57
Neu	60	37	22	16	—	—	586	55	—	—	24	12	6	23	6890	46
We	80	23	5899	52	—	—	427	29	—	—	—	—	—	—	10057	47
Sch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82	51
Wi	259	40	11	42	—	—	8	20	—	—	—	—	—	—	694	42
Rol	—	—	—	—	—	—	54	54	—	—	—	—	—	—	377	45
Lan	182	28	5	51	—	—	57	34	—	—	—	—	—	—	2917	58
Knö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	11
Ede	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	20
Ede	61	30	—	—	—	—	33	6	—	—	—	—	—	—	2396	59
Ma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	23
Haf	18	46	—	—	—	—	112	43	—	—	4	2	—	15	217	—
Böh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	3	27	46
Sch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	56	18
Spe	313	9	29	23	—	—	144	59	—	—	31	22	19	53	3671	52
Mu	2521	3	—	—	—	—	24	17	—	—	1	39	—	6	2699	48
Rhe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	51
Lud	1070	29	1488	24	8	32	2051	23	123	10	281	57	12	45	11140	24
Ogg	8	21	—	—	—	—	28	24	—	—	11	38	—	45	462	44
Fra	65	34	47	6	—	—	166	6	51	47	49	5	26	6	2514	23
Bob	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9	4
	6848	40	7504	34	226	18	5166	30	9063	41	530	25	97	—	76681	40

Digitized by Google

Ost- und Westbahn im Jahre

Fracht.											
Gewöhnliches Gut.											
Section.											
I.		IV.		V.		VI.		VII.		VIII.	
fr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
—	275	45	35	31	173	12	—	—	959	3
23	364	3	65	59	139	39	—	—	1411	5
25	475	38	87	49	69	11	5	35	1196	24
—	420	7	19	19	53	22	9	7	1510	39
45	168	21	43	17	172	13	13	18	1312	33
31	351	55	116	51	146	29	10	8	637	21
31	459	58	75	41	96	24	—	—	703	27
9	347	22	17	20	12	24	196	50	775	5
50	328	11	32	46	82	16	25	3	428	11
10	387	48	27	35	81	27	—	—	240	22
57	553	22	24	17	92	48	—	—	365	56
59	401	33	27	57	48	4	13	25	437	16
40	4534	3	574	22	1167	29	273	26	9977	22
20	36	35	—	—	—	—	—	—	6	18
59	88	57	—	13	4	29	123	51	—	—
35	2446	37	324	23	650	49	136	10	8817	19
11	72	40	10	13	315	43	—	—	—	—
35	1889	14	239	33	196	28	13	25	1153	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	4534	3	574	22	1167	29	273	26	9977	22

Digitized by Google

Monate.	Eilgut.		t. Specialtarif 1.		Specialtarif 2.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Ctr.	%10	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar 1863	477	1	142	37	254	55	11	57	26	41	7178	—
Februar . . . . „	777	8	278	33	352	13	20	6	37	41	10685	13
März . . . . . „	915	2	279	34	377	38	28	15	38	23	12322	7
April . . . . . „	840	5	249	51	430	19	30	59	26	9	11198	11
Mai . . . . . „	887	4	156	22	420	59	29	6	21	8	9899	23
Juni . . . . . „	698	5	123	58	245	31	16	13	11	3	11110	48
Juli . . . . . „	603	2	101	14	519	25	13	41	19	44	9616	—
August . . . . „	600	5	192	13	500	55	11	24	27	38	9650	55
September . . . „	860	4	77	14	150	41	11	47	15	22	9564	19
Summa . .	6660	6	1601	36	3252	36	173	28	223	49	91224	56

L.

Digitized by Google

Digitized by Google

63.

Stationen.	Eilgut.		Specialtarif 1.		Specialtarif 2.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Ctr.	%	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Berbach	7		—	—	—	—	—	3	—	—	33	59
Zweibrücken	395		—	—	449	25	25	15	16	42	4412	49
Eindd	20		—	—	—	—	2	45	1	3	446	8
Homburg	65		25	26	491	2	3	30	1	38	11027	10
Bruchmühlbach	3		—	—	18	8	—	15	—	39	192	17
Hauptstuhl	1		—	—	—	—	—	—	—	14	10	24
Landstuhl	65		20	19	—	—	2	57	1	23	1391	13
Königsgarten	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1799	28
Kaiserslautern	391		41	48	41	6	25	17	17	46	4398	17
Hochspeyer	2		—	—	—	—	—	—	—	—	9	22
Frankenstein	3		—	—	—	—	—	—	—	14	33	35
Weidenthal	61		—	—	—	—	—	—	16	41	87	55
Lambrecht	92		14	—	—	—	1	27	22	38	497	31
Neustadt	396		—	—	43	17	15	57	11	15	2022	45
Weißenburg	126		—	—	58	52	—	—	—	—	596	23
Schaidt	54		—	—	—	—	—	—	—	—	27	5
Winden	40		—	—	—	—	—	—	—	—	136	37
Rohrbach	14		—	—	—	—	—	—	—	—	165	51
Landau	663		17	3	5	41	—	—	—	—	1402	14
Knöringen	17		—	—	—	—	—	—	—	—	52	45
Edesheim	44		—	—	—	—	—	—	—	—	38	40
Edenkoben	215		—	—	—	—	—	—	—	—	492	42
Maikammer	4		—	—	—	—	—	—	—	—	32	5
Haßloch	37		—	—	5	4	—	39	—	26	82	20
Böhl	6		—	—	—	—	—	3	—	—	13	3
Schifferstadt	9		—	—	—	—	1	59	—	—	12	43
Speyer	633		—	—	—	—	8	22	25	57	797	38
Mutterstadt	14		11	49	—	—	—	15	—	—	93	59
Ludwigshafen	1459		243	55	341	36	40	37	60	13	3601	43
Oggersheim	43		—	—	9	49	—	3	—	14	85	49
Frankenthal	583		—	—	53	20	44	4	46	46	1367	31
Bobenheim	1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
Transit von u. nach Preußen	830		1227	16	1676	52	—	—	—	—	55254	30
Transit von u. nach Hessen	353		—	—	58	24	—	—	—	—	627	58
Summa	6660		1601	36	3252	36	173	28	223	49	91224	56

Digitized by Google

Beilage Lit. K w.

Ergebniß

des directen Güterverkehrs mit der Main-Weser-Bahn im Jahre 1862/63.

I. Monatweise.

Monate.	Transportirtes Gewicht.		Fracht.	
	Ctr.	%	fl.	kr.
Mai 1863	1580	—	115	21
Juni . . . . „	8147	3	594	50
Juli . . . . „	9252	8	675	22
August . . . „	4462	5	325	44
September . . „	4770	5	348	15
Summa . .	28213	1	2059	32

II. Stationsweise.

Station	Transportirtes Gewicht.		Fracht.	
	Ctr.	%	fl.	kr.
Weißenburg	28213	1	2059	32

Digitized by Google

Total.

Z.	Anzahl der verkauften Cubikmeter.																Ertrag.	
	Hausteine.		Wölbsteine.		Platten.		Richtsteine.		Mauersteine große.		Mauersteine gewöhnliche.		Schrotten und Schutt.		Summa.			
	kr.																fl.	kr.
16	217	64	5	—	71	42	15	39	114	—	1584	50	1403	60	3411	55	8267	54
1	178	86	—	—	123	32	44	58	99	—	1346	80	1520	80	3313	36	7925	58
31	52	86	—	—	40	94	5	—	60	—	717	—	1279	20	2155	—	3325	58
43	58	58	—	—	36	27	4	62	—	—	551	80	5035	80	5687	7	4330	8
32	60	16	—	—	21	45	8	7	—	—	739	—	4370	—	5198	68	3877	41
37	98	71	—	—	27	74	72	87	—	—	2555	50	717	40	3472	22	8031	42
24	238	28	9	99	61	20	38	51	—	—	2962	80	199	80	3510	58	10838	9
62	221	51	57	50	20	63	111	8	—	—	3134	—	299	—	3843	72	11235	11
53	142	96	7	50	68	75	262	78	—	—	2821	60	419	80	3723	39	10817	27
35	230	37	150	95	77	93	210	65	—	—	1816	50	142	—	2628	40	10572	58
25	307	55	42	27	37	60	80	44	69	—	1452	—	322	—	2310	86	9798	10
7	328	82	33	28	36	99	106	42	15	—	2481	50	692	—	3694	1	12898	45
26	2136	30	306	49	624	24	960	41	357	—	22163	—	16401	40	42948	84	101920	1

L.

Summa.		Ertrag.		Anzahl der ver						
				Hausteine.		Wölbsteine.		Platten.		Richtste
		fl.	kr.							
6	—	16	48	—	—	—	—	—	—	—
955	20	3287	33	34	94	—	—	55	85	4
140	41	846	11	4	97	—	—	20	98	4
4952	97	17012	26	536	88	—	—	302	86	80
39	—	97	30	—	—	—	—	—	—	—
926	38	2861	56	6	77	—	—	34	78	16
7185	4	22812	42	604	64	204	78	64	99	172
670	43	2274	48	19	77	—	—	—	—	56
378	86	1179	17	4	37	—	—	3	49	88
439	28	853	32	1	24	—	—	—	4	—
3002	26	8486	38	31	3	—	—	121	83	287
79	37	212	8	1	2	—	—	—	35	—
6005	60	16761	43	385	39	91	72	—	—	67
365	97	502	24	—	97	—	—	—	—	5
15341	38	7925	58	156	56	—	—	9	16	102
5	72	82	36	5	72	—	—	—	—	—
32	22	231	28	—	—	9	99	—	—	22
710	49	1584	2	46	80	—	—	9	69	—
—	—	—	—	13	80	—	—	—	—	29
145	99	630	25	25	48	—	—	—	—	15
50	8	181	14	6	60	—	—	—	22	4
10	51	96	44	7	51	—	—	—	—	—
26	85	282	37	23	93	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
217	91	2712	46	217	91	—	—	—	—	—
41687	92	90933	26	2136	30	306	49	624	24	960

Digitized by Google

Digitized by Google

ab

t.					September.							Summa.						
Pferde.		Kälber.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber.	Geld-Betrag.		Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber.	Geld-Betrag.	
			fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.	Stückzahl.					fl.	kr.
123		3336	921	11	91	111	168	34	3800	857	23	1251	999	1364	618	34638	7895	38
—		—	1	51	—	—	—	—	—	—		—	—	3	14	1	8	—
—		—	1	47	—	5	13	—	2	35	44	2	14	34	—	91	90	57
—		—	—	24	—	—	—	—	—	—		—	—	—	2	2	1	5
—		26	9	16	—	3	5	—	21	9	40	6	30	43	35	298	155	4
—		160	31	2	—	13	100	21	145	187	22	—	21	125	94	1277	328	12
—		—	3	24	—	—	—	22	—	9	21	—	—	—	72	25	26	25
—		499	1355	16	—	176	861	12	251	1237	47	5	714	2151	283	5951	3719	39
21		—	121	35	—	5	11	41	18	57	33	107	176	176	70	1309	660	18
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		3	—	31	5	88	25	33
—		302	30	55	2	—	4	—	362	22	36	2	21	15	7	1494	128	10
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	4	58	205	11	19
—		—	—	—	2	—	—	—	50	3	9	2	—	—	1	176	7	27
7		367	45	22	11	—	27	—	569	45	39	72	26	674	11	3157	681	49
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
—		1	13	41	—	—	15	—	8	50		24	25	407	1	24	273	28
—		—	2	51	—	—	1	—	—	2	42	7	—	6	—	16	16	32
—		—	2	9	—	—	3	—	1	1	44	—	—	23	—	4	18	35
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	2	—	—	6
—		108	8	19	—	5	2	3	5	4	6	16	26	236	67	312	283	15
—		—	2	12	—	—	—	20	2	3	23	—	—	—	113	15	21	3
—		4	3	9	—	—	1	6	6	2	27	—	9	44	29	513	67	37
1		2	9	55	—	2	8	—	78	11	3	8	14	229	2	203	166	28
—		—	1	50	—	—	5	1	—	2	49	—	1	74	10	6	63	38
6		231	68	37	2	2	39	—	—	36	21	42	16	634	36	773	500	27
—		50	—	24	—	—	—	—	—	—		—	2	5	—	51	2	—
—		41	2	49	—	7	1	—	1	9	18	—	31	33	5	42	54	5
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	5
56	1	148	278	54	3	145	213	25	20	376	46	420	2279	4373	259	2173	3655	46
214	2	5275	2916	53	111	474	1477	185	5331	2925	43	1967	4404	10684	1794	52844	18862	41

wurden demnach befördert:	Pferde	. . .	1967	
	Ochsen	. . .	4404	
	Kühe	. . .	10684	
	Schweine	. . .	1794	
	Kleinvieh	. . .	52844	
	Hunde	. . .	5710	731 45
	Total . . .	. . .	77403	19594 26

Digitized by Google

Beilage Lit. M.

1862/63.

Monate.	Griesbach (Krompric		Berbach.		Homburg.		Ludwigshafen.		Summa.		Total.
	Kohlen.	Co	Kohlen.	Coaks.	Kohlen.	Coaks.	Kohlen.	Coaks.	Kohlen.	Coaks.	
	Centner.		Centner.		Centner.		Centner.		Centner.		Centner.
October . 1862	8900	—	16600	2000	30130	3250	—	—	837380	31930	869310
November „	2000	—	20800	800	41500	1350	—	—	868770	30775	899545
December . „	2600	—	24400	2100	56850	—	—	—	946430	38755	985185
Januar . 1863	1800	—	9300	1700	37440	125	49040	1100	723530	30485	754015
Februar . „	2600	—	12000	1500	14880	125	32640	1600	730180	23450	753630
März . . „	1700	—	10500	900	13950	250	40025	1480	796735	36245	832980
April . . „	1900	—	6700	1000	8200	—	27080	575	684200	25905	710105
Mai . . „	2200	—	14300	1400	2800	—	21570	1090	640400	30820	671220
Juni . . „	1000	—	10000	1200	2000	—	27750	760	574410	28485	602895
Juli . . „	2100	—	12500	1300	1400	—	22700	2200	576190	39385	615575
August. . „	1000	—	11400	1000	1800	—	35100	11700	730500	46735	777235
September „	2100	—	12200	1100	800	—	49581	12520	886371	40595	926966
Summa . .	29900	—	160700	16000	211750	5100	305486	33025	8895096	403565	9398661

Digitized by Google

Beilage Lit. N.

Uebersicht

der Kohlen- und Coaks-Transporte

im Jahre 1862/63.

I. Monatweise.

Monate.	Kohlen.	Coaks.	Gesammtzahl der Centner.	Taxe.	
	Centner.			fl.	kr.
October 1862	837380	31930	869310	91232	54
November . . . . „	868770	30775	899545	93603	51
December . . . . „	946430	38755	985185	103974	37
Januar 1863	723530	30485	754015	75508	39
Februar . . . . „	730180	23450	753630	71251	39
März . . . . . „	796735	36245	832980	78381	1
April . . . . . „	684200	25905	710105	66441	5
Mai . . . . . „	640400	30820	671220	61589	3
Juni . . . . . „	574410	28485	602895	54984	49
Juli . . . . . „	576190	39385	615575	57431	37
August . . . . . „	730500	46735	777235	72509	20
September . . . . „	886371	40595	926966	86803	51
Summa . .	8995096	403565	9398661	913712	26

Digitized by Google

Beilage Lit. O.

Uebersicht
der Kohlen- und Coaks-Transporte
im Jahre 1862/63.

II. Stationsweise.

Stationen.	Kohlen.	Coaks.	Gesammtzahl der Centner.	Taxe.	
	Centner.			fl.	kr.
Zweibrücken	552600	20540	573140	17608	8
Einöd	79940	1605	81545	2015	43
Homburg	247990	4125	252115	3379	19
Bruchmühlbach	38640	10975	49615	1519	7
Landstuhl	90620	10650	101270	4577	19
Kaiserslautern	753930	12085	766015	52684	24
Hochspeyer	35200	125	35325	2923	9
Frankenstein	24570	—	24570	2275	16
Lambrecht	79100	300	79400	8857	9
Neustadt	390430	580	391010	45722	25
Pratteln	5800	—	5800	435	40
Schönthal	7400	—	7400	549	12
Liesthal	1200	—	1200	87	24
Lausen	400	—	400	28	56
Sissach	38600	—	38600	2748	16
Aarau ꝛc.	1144910	26700	1171610	83533	59
Basel	152580	3625	156205	12765	14
St. Louis	800	300	1100	92	46
Kehl ꝛc.	102630	7600	110230	9636	58
Weißenburg ꝛc.	474240	40175	514415	46066	7
Schaidt	4500	—	4500	412	23
Winden	472150	4975	477125	46099	16
Rohrbach	99360	1225	100585	10409	52
Landau	186740	2700	189440	20290	12
Edenkoben	96660	100	96760	11239	11
Hasloch	61560	100	61660	7458	35
Schifferstadt	7100	—	7100	972	42
Speyer	456730	142740	599470	81535	—
Mutterstadt	97700	—	97700	12610	18
Rheingönheim	8400	—	8400	984	38
Ludwigshafen	1910190	48590	1958780	260647	49
Oggersheim	83800	900	84700	11852	12
Frankenthal	263690	500	264190	38621	12
Verkehr nach Hessen	265830	225	266055	39935	19
" " Baden	450236	51555	501791	45898	58
" " Württemberg	308870	10570	319440	27238	18
Summa	8995096	403565	9398661	913712	26

Digitized by Google

Digitized by Google

Beilage Lit. **P.**

der durch die Locomotiven an Holz, Kohlen, Knochenöl und Talg,

Ordnungs-№	№ der Maschine.	Namen der Locomotiv	Verbrauch per Meile			
			an Kohlen mit Personenzug-Maschinen.	an Kohlen mit Güter- u. Kohlenzug-Maschinen.	an Knochen-Oel.	an Talg.
		...er.	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.
1	1	Haardt	79,19	—	0,135	0,020
2	2	Vogesus	87,77	—	0,173	0,028
3	3	Denis	91,44	—	0,148	0,039
4	4	Alwens	101,60	—	0,159	0,020
5	5	Hummel	115,44	—	0,310	0,026
6	6	Rhein	102,55	—	0,162	0,026
7	7	Lauter	95,29	—	0,160	0,025
8	8	Queich	107,41	—	0,150	0,021
9	9	Ludwigshafen	—	118,54	0,211	0,010
10	11	Speyer	—	116,88	0,179	0,008
11	12	Neustadt	—	125,45	0,232	0,014
12	13	Homburg	—	106,36	0,267	0,023
13	14	Zweibrücken	—	107,39	0,222	0,022
14	15	Bexbach	—	133,17	0,276	0,039
15	16	Dürkheim	—	140,91	0,398	0,027
16	17	Donnersberg	—	125,21	0,214	0,015
17	18	Pomona	—	141,32	0,211	0,023
18	19	Bachus	—	138,52	0,252	0,025
19	20	Ceres	—	143,75	0,234	0,020
20	21	König Ludwig	105,14	—	0,153	0,021
21	22	Diemerstein				

Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Digitized by Google

Digitized by Google